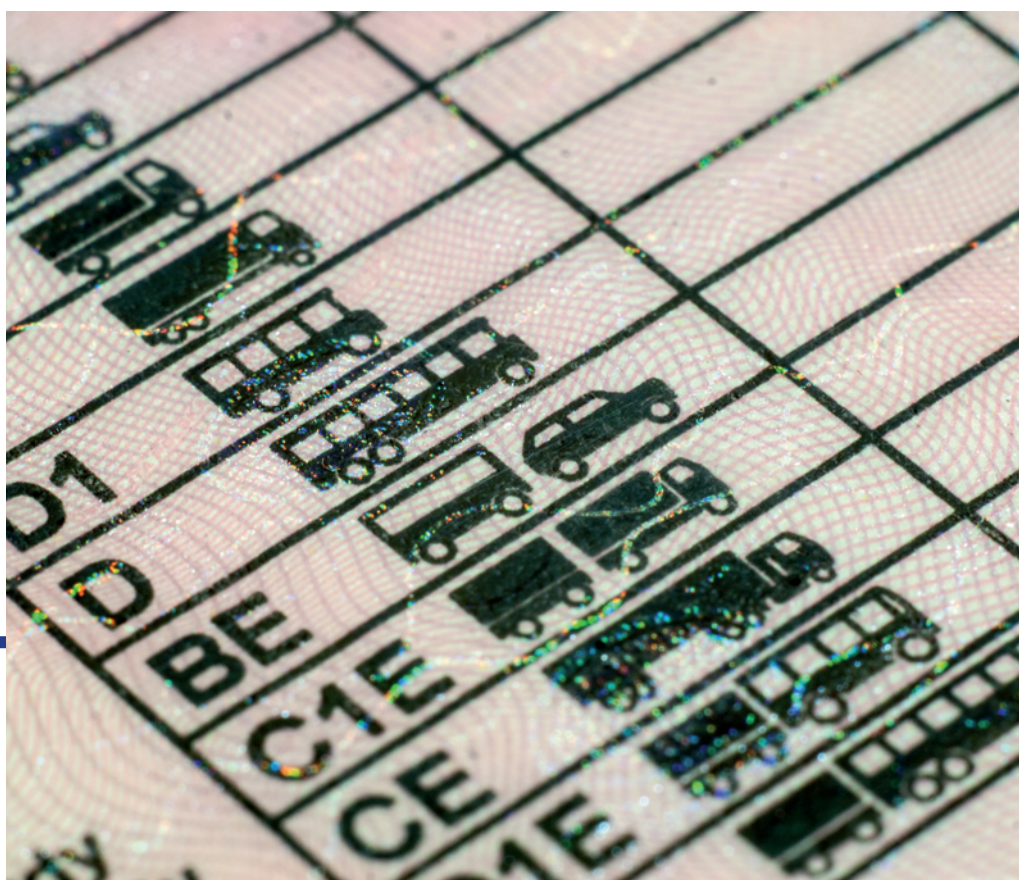




GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL

insst
Instituto Nacional de
Seguridad y Salud en el Trabajo



ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

Título:

Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales

Autor:

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P.

Elaborado por:

M^a Victoria de la Orden

Departamento de Investigación e Información. INSST

Edita:

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P.

C / Torrelaguna 73, 28027 Madrid

Tel. 91 363 41 00, fax 91 363 43 27

www.inssbt.es

Composición:

Azcárate y asocia2

Edición:

Madrid, septiembre 2018

NIPO (en línea): 276-18-069-7

Hipervínculos:

El INSST no es responsable ni garantiza la exactitud de la información en los sitios web que no son de su propiedad. Asimismo la inclusión de un hipervínculo no implica aprobación por parte del INSST del sitio web, del propietario del mismo o de cualquier contenido específico al que aquel redirija.

Catálogo general de publicaciones oficiales:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Catálogo de publicaciones del INSST:

<http://www.inssbt.es/catalogopublicaciones/>



ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	6
INFORME	7
1. RESUMEN EJECUTIVO	7
1.1. CONDUCTORES PROFESIONALES	7
1.2. OTROS PROFESIONALES QUE CONDUCEN A DIARIO	9
2. METODOLOGÍA.....	11
2.1 SELECCIÓN DE LA MUESTRA.....	11
2.2 PARÁMETROS CALCULADOS.....	11
3. DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA	11
3.1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO	11
3.2. CONDICIONES DE EMPLEO.....	14
4. EXPOSICIÓN A RIESGOS FÍSICOS, QUÍMICOS Y BIOLÓGICOS.....	18
4.1. EXPOSICIÓN A RUIDO ELEVADO	18
4.2. EXPOSICIÓN A VIBRACIONES	19
4.3. EXPOSICIÓN A TEMPERATURAS ALTAS	20
4.4. EXPOSICIÓN A TEMPERATURAS BAJAS	21
4.5. EXPOSICIÓN A HUMOS O GASES	22
4.6. CONTACTO CON PRODUCTOS O SUSTANCIAS QUÍMICAS	23
4.7. CONTACTO CON AGENTES INFECCIOSOS	25
5. EXPOSICIÓN A RIESGOS ERGONÓMICOS.....	27
5.1. POSTURA DE TRABAJO.....	27
5.2. MANIPULACIÓN DE CARGAS PESADAS	29
5.3. MOVILIZACIÓN DE PERSONAS.....	30
5.4. MOVIMIENTOS REPETITIVOS.....	31
6. FACTORES PSICOSOCIALES.....	33
6.1. RITMO DE TRABAJO: VELOCIDAD ALTA Y PLAZOS AJUSTADOS.....	33
6.2. TRABAJAR EN EL TIEMPO LIBRE	35
6.3. CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL Y PERSONAL.....	36

6.4. TRATO CON PERSONAS.....	37
6.5. SITUACIONES EMOCIONALES MOLESTAS	39
6.6. APOYO SOCIAL: COMPAÑEROS Y JEFE DIRECTO.....	40
7. ACTIVIDADES PREVENTIVAS	43
7.1. INFORMACIÓN SOBRE RIESGOS.....	43
7.2. FORMACIÓN	44
BIBLIOGRAFÍA	45

PRESENTACIÓN

En la línea 3A.2 marcada por la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (EESST) 2015-2020 que propone “Diseñar e implementar actividades de investigación, prevención y sensibilización enfocadas a minimizar el impacto del accidente de tráfico sobre la siniestralidad laboral”, el plan de acción 2017-2018 establece la necesidad de realizar un **“Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales”** y adjudica la ejecución de dicha investigación al Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST).

El Departamento de Investigación e Información del INSST, por medio del Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo, elabora anualmente el “Informe de accidentes laborales de tráfico”¹ que describe de forma detallada las principales características de esta importante forma de la siniestralidad.

La Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo (Eurofound) es el organismo de la Unión Europea creado por el Consejo Europeo para contribuir a la planificación y creación de mejores condiciones de vida y de trabajo en Europa.

Eurofound realizó, entre febrero y diciembre de 2015, el trabajo de campo de la sexta European Working Conditions Survey (6ª EWCS).

Se trata de una encuesta multinacional a gran escala que la Fundación realiza cada cinco años desde 1991. En 2015 se entrevistó a 43.850 trabajadores -3.364 de ellos en España- sobre diferentes aspectos de su vida laboral, como son: la situación de empleo, el horario de trabajo, la organización del trabajo, el equilibrio entre vida laboral y vida personal, el lugar de trabajo, la exposición a riesgos físicos y psicosociales, el aprendizaje y la formación, la participación, etc.

Para dar cumplimiento al plan de acción 2017-2018 de la EESST profundizando en las condiciones de trabajo de los conductores, el Departamento de Investigación e Información del INSST ha desarrollado este documento, que constituye una explotación específica de los resultados de la 6ª EWCS para España centrada en la actividad laboral de la conducción.

¹ Informes de accidentes laborales de tráfico 2007 – 2016 <http://www.oect.es/portal/site/Observatorio/menuitem.1a9b11e0bf717527e0f945100bd061ca/?vgnextoid=58fc6da97c05d210VgnVCM1000008130110aRCRD&vgnextchannel=76932f5af8dc6410VgnVCM1000008130110aRCRD>

INFORME

1. RESUMEN EJECUTIVO

1.1. CONDUCTORES PROFESIONALES

La muestra de la 6ª EWCS en España ha permitido analizar las condiciones de trabajo del colectivo de conductores profesionales.

Es un colectivo muy masculinizado, con una edad media de 50 años. En cuanto al nivel de estudios, lo más frecuente es que los trabajadores tengan estudios secundarios de segundo ciclo (FP2, BUP, COU, Bachillerato); no obstante, la proporción de trabajadores con estudios primarios es del 20,4%.

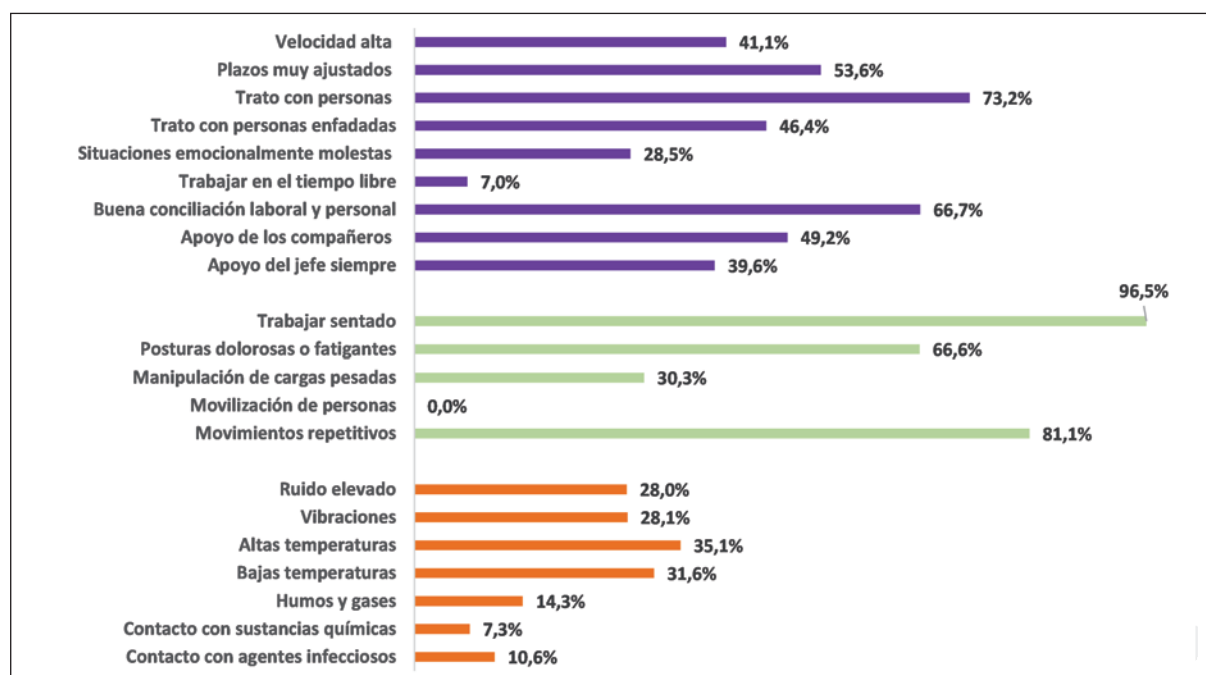
Trabajan fundamentalmente en la actividad del Transporte (82,5%) pero también hay conductores profesionales en la Construcción (7%), en las Actividades administrativas, auxiliares y financieras (7%) y en menor proporción en la Industria (3,5%).

Los conductores profesionales, de media, trabajan casi seis veces al mes por la noche, tres veces al mes prolongan su jornada más de 10 horas y trabajan los sábados también dos veces.

Otras circunstancias relativas al horario que han sido investigadas indican que el 24,6% trabaja a turnos, prácticamente la mitad de los conductores no tiene horario fijo de entrada y salida, el 40% no trabaja el mismo número de horas todas las semanas y el 29% no trabaja el mismo número de días todas las semanas.

Las condiciones en las que llevan a cabo su trabajo están reflejadas en gráfico 1. Se indica el porcentaje de trabajadores que han señalado que esa circunstancia está presente en su trabajo más de la mitad del tiempo de trabajo, siempre o casi siempre.

Gráfico 1
Condiciones de trabajo de los conductores profesionales



Base: Conductores n=52

Se observa que los factores ergonómicos tienen una elevada importancia, la gran mayoría de los conductores mantienen la postura sentados durante gran parte de la jornada y realizan movimientos repetitivos. Además, el 30% manipula cargas más de la mitad del tiempo de trabajo.

Con frecuencia los aspectos psicosociales presentan elevados porcentajes: el 73% de los conductores tratan con personas habitualmente y el 46,4% lo hacen con personas enfadadas. El 53,3% tienen que cumplir con plazos muy ajustados y el 41% trabaja a velocidad alta.

En cuanto al apoyo que reciben, el 49,2% siente que sus compañeros le ayudan y el 39,6% lo percibe por parte de sus jefes.

El 66,7 % considera que puede conciliar adecuadamente su vida personal y laboral.

En cuanto a las condiciones ambientales en las que realizan su trabajo, la temperatura parece su principal queja: el 35% sufren alta temperatura y el 31,6%, bajas temperaturas.

El ruido elevado y las vibraciones están presentes para el 28% de estos trabajadores.

1.2. OTROS PROFESIONALES QUE CONDUCEN A DIARIO

Este colectivo, cuyo oficio no es el de conductor, pero necesitan conducir a diario para realizar su trabajo, es también un colectivo muy masculinizado; la presencia de mujeres es del 22,6%. La edad media es de 42 años. El nivel formativo más frecuente son los estudios secundarios de segundo ciclo (FP2, BUP, COU, Bachillerato) y la proporción de trabajadores con estudios superiores es del 30,6 %.

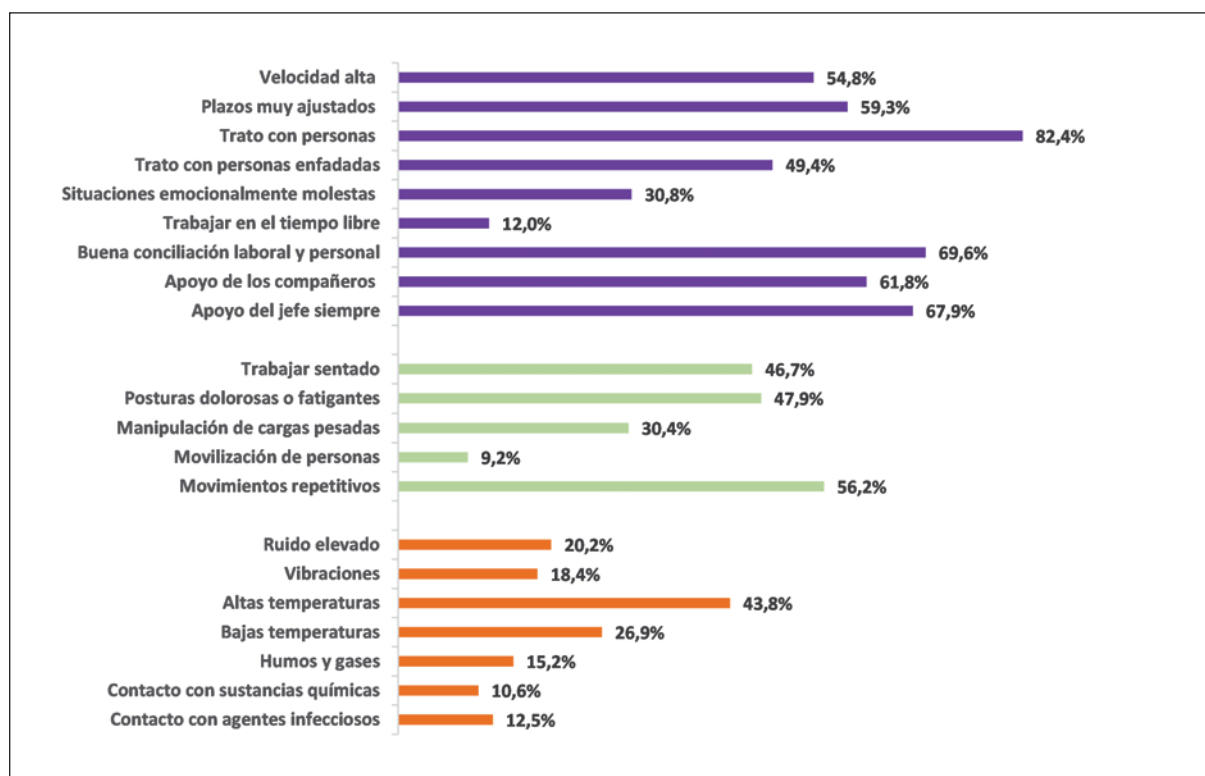
Las actividades económicas en las que estaban más concentrados estos profesionales son la Industria (21,1%) y el Comercio / Hostelería (19,7%); también están presentes en el Transporte (13,3%), la Administración Pública (12,4%), las Actividades administrativas, financieras y auxiliares (10,6%), la Construcción (9,2%), la Salud (5%), Otros Servicios (4,1%) y la Agricultura (2,8%).

De media, trabajan tres veces al mes por la noche, prolongan su jornada más de 10 horas cuatro veces al mes y trabajan los sábados dos veces.

Otras circunstancias relativas al horario que han sido investigadas indican que el 19,4% trabaja a turnos, más de la mitad de los conductores no tiene horario fijo de entrada y salida, el 53% no trabaja el mismo número de horas todas las semanas y el 30% no trabaja el mismo número de días todas las semanas.

Las condiciones en las que llevan a cabo su trabajo están reflejadas en el gráfico 2. Se indica el porcentaje de trabajadores que han señalado que esa circunstancia está presente en su trabajo más de la mitad del tiempo de trabajo, siempre o casi siempre.

Gráfico 2
Condiciones de trabajo de otros profesionales no conductores que usan para trabajar el vehículo a diario



Base: Otros profesionales n=217

Los aspectos psicosociales tienen gran importancia en estas profesiones: el 82% de los trabajadores tratan con personas habitualmente y el 49,4% lo hacen con personas enfadadas. El 59,3% tienen que cumplir con plazos muy ajustados y el 54,8% trabaja a velocidad alta.

Se sienten apoyados en el trabajo: el 61,8% recibe ayuda de sus compañeros y el 67,9% la recibe de sus jefes.

El 69,6 % considera que puede conciliar adecuadamente su vida personal y laboral.

Respecto a los factores ergonómicos, realizan movimientos repetitivos el 56,2%, trabajan sentados el 46,7% y permanecen en posturas dolorosas o fatigantes el 47,9%; Además, el 30,4% manipula cargas más de la mitad del tiempo de trabajo y el 9,2% moviliza personas.

En cuanto a las condiciones ambientales en las que realizan su trabajo, la temperatura resulta su principal problema: el 43,8 % sufre altas temperaturas y el 26,9%, bajas temperaturas. El ruido elevado afecta al 20,2% y las vibraciones al 18,4%.

2. METODOLOGÍA

2.1 SELECCIÓN DE LA MUESTRA

La profesión de los trabajadores entrevistados en la 6ª EWCS fue codificada mediante la Clasificación Internacional Uniforme de Ocupaciones CIUO-08² (ISCO 08 en inglés).

La selección de la muestra se efectuó escogiendo los trabajadores con ISCO 08=83 (Conductores de vehículos y operadores de equipos pesados móviles) y también a los trabajadores que contestaron que durante los últimos doce meses todos los días han trabajado en un vehículo (Q35C=1) aunque su ISCO 08 no fuera el correspondiente a conductores de vehículos. A los primeros les hemos denominado **conductores profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario** y a los segundos, **otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario**.

2.2 PARÁMETROS CALCULADOS

Para las variables cuantitativas se han calculado medias e intervalos de confianza.

Para las variables cualitativas se han calculado proporciones, y se ha efectuado la prueba chi cuadrado en los casos en los que se han realizado comparaciones de proporciones.

3. DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA

En este capítulo se describen las características sociodemográficas y laborales de la muestra.

3.1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO

Aplicando los criterios explicados en la metodología, se obtiene una muestra de 274 trabajadores que se distribuyen de la forma siguiente: el 20,8% son conductores profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario y el 79,2% son otros profesionales no conductores que tienen que utilizar a diario el vehículo para trabajar.

En este grupo de profesionales no conductores que utilizan el vehículo a diario las profesiones más representadas han sido los limpiadores, el personal de servicios, los profesionales del derecho, la cultura y de las asociaciones profesionales, el personal administrativo y comercial, los trabajadores del metal, de la maquinaria y oficios relacionados, algunos trabajadores de construcción y oficios relacionados y los profesionales de la salud.

Se mantendrá la distinción de ambos grupos durante el análisis ya que los resultados presentan importantes diferencias en muchas ocasiones.

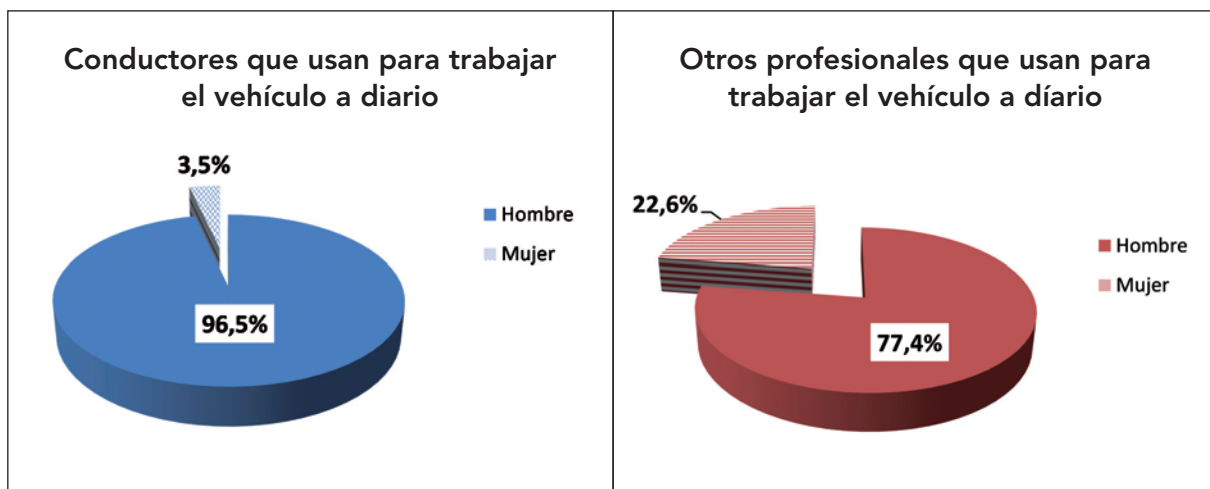
² <http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/stat/isco/isco08/index.htm>

Tabla 1
Distribución de la muestra según tipo de conductor

	Número	Porcentaje
Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	57	20,8
Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario	217	79,2
Total	274	100

La muestra es mayoritariamente masculina; en el caso de los conductores, las mujeres representan el 3,5% y en el resto de profesionales que conducen a diario la presencia femenina se eleva al 22,6%.

Gráfico 3
Descripción de la muestra según género



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Tabla 2
Descripción de la muestra por edad

	Número	Media	Desviación típica	Límite inferior IC 95%	Límite superior IC 95%
Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	57	49,91	8,975	47,52	52,3
Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario	216	42,18	10,672	40,74	43,61

La media de edad de los conductores profesionales oscila entre 47,5 y 52,3 años. En el resto de profesionales que conducen a diario la edad media se sitúa en el intervalo de 40,7 a 43,6 años. La diferencia hallada entre estos datos es estadísticamente significativa, luego el

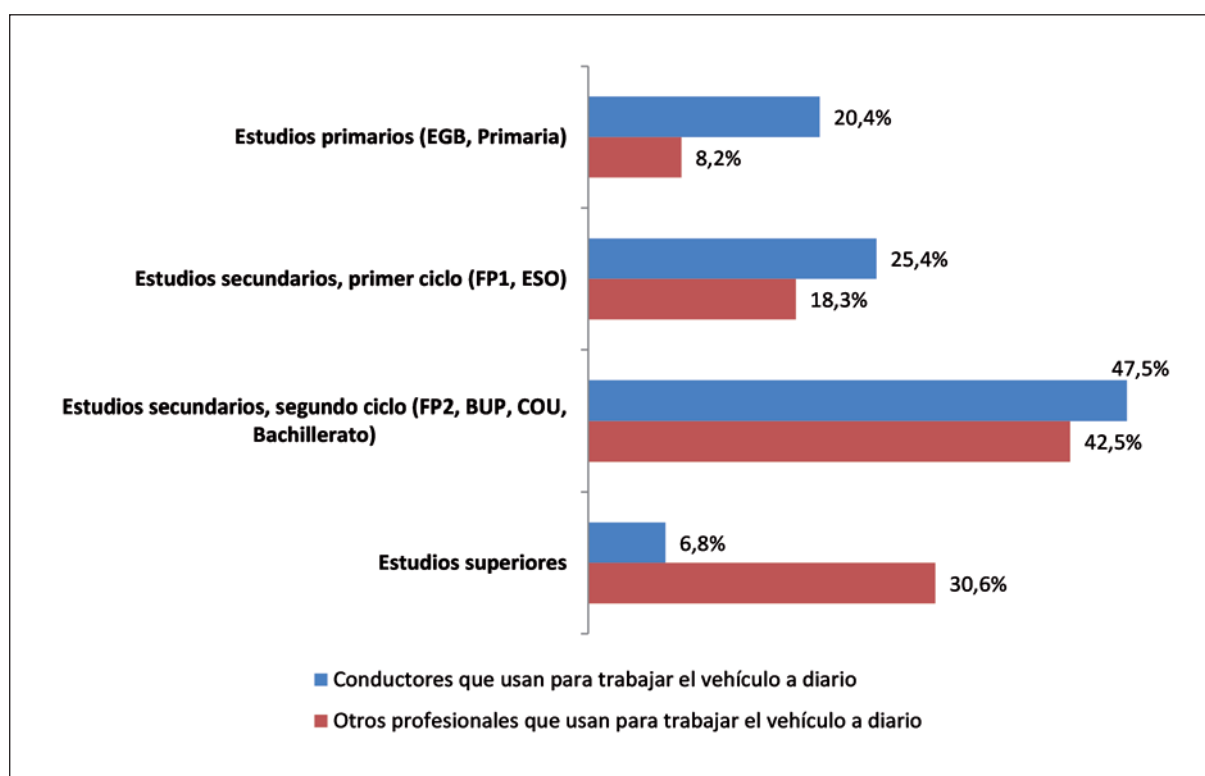
grupo de conductores **profesionales** se presenta más envejecido que el de los otros profesionales que conducen a diario.

En cuanto al nivel de estudios, lo más frecuente para ambos grupos es que los trabajadores tengan estudios secundarios de segundo ciclo (FP2, BUP, COU, Bachillerato).

La proporción de trabajadores con estudios primarios es mucho mayor en los conductores, 20,4%, que en el resto de profesionales que conducen a diario, 8,2%.

Respecto a los estudios superiores ocurre al revés, ya que el porcentaje de profesionales no conductores que alcanzaron este nivel de estudios es del 30,6%, mientras que en grupo de conductores profesionales la cifra es del 6,8%.

Gráfico 4
Descripción de la muestra según nivel educativo



Base: Conductores $n=52$; Otros profesionales $n=217$

Los conductores profesionales de la muestra desarrollan su tarea profesional fundamentalmente en la actividad económica Transporte (82,5%), pero también hay conductores profesionales en la Construcción (7%), en las Actividades administrativas, auxiliares y financieras (7%) y en menor proporción en la Industria (3,5%).

Tabla 3
Descripción de la muestra por actividad económica

	Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario
Agricultura		2,8%
Industria	3,5%	21,1%
Construcción	7,0%	9,2%
Comercio y hostelería		19,7%
Transporte	82,5%	13,3%
Actividades administrativas, auxiliares y financieras	7,0%	10,6%
Administración pública y defensa		12,4%
Educación		1,8%
Salud		5,0%
Otros servicios		4,1%
	100,0%	100,0%

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

3.2. CONDICIONES DE EMPLEO

En referencia al tipo de contratación, la mayoría de estos trabajadores son empleados por cuenta ajena. En el caso de los conductores profesionales, los autónomos suponen el 19,3% de la muestra y en los otros profesionales que conducen a diario alcanzan el 28,9%.

Tabla 4
Descripción de la muestra según tipo de contrato

	Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario
Empleado	80,7%	70,6%
Autónomo	19,3%	28,9%
No sabe		0,5%
Total	100,0%	100,0%

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

El trabajo de estos profesionales conductores implica, en algunos casos, jornadas no habituales para el resto de la población trabajadora.

Estos tipos de horario se investigaron preguntando al trabajador: **Habitualmente, ¿cuántas veces al mes trabaja por la noche, los sábados, más de 10 horas?**

Los conductores profesionales, de media, trabajan casi seis veces al mes por la noche (un mínimo de dos horas entre las 10 de la noche y las 5 de la mañana). Los otros profesionales lo hacen en tres ocasiones al mes, y las diferencias encontradas son estadísticamente significativas.

Tabla 5
Descripción de la muestra según noches trabajadas al mes

Por la noche, un mínimo de 2 horas entre las 10 de la noche y las 5 de la mañana	N	Media (noches trabajadas al mes)	Desviación típica	Intervalo de confianza media al 95%	
				Lím. inferior	Lím. superior
Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	51	5,8	8,2	3,52	8,12
Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario	216	3	6,4	2,15	3,87

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Nota: las diferencias que se observan entre las cifras N de la tabla y los n de la base son trabajadores que no han contestado a esta pregunta.

En el caso de trabajar los sábados no se han encontrado diferencias significativas, ambos grupos lo hacen dos veces al mes de media.

Tabla 6
Descripción de la muestra según sábados trabajados al mes

Los sábados	N	Media (sábados trabajados al mes)	Desviación típica	Intervalo de confianza media al 95%	
				Lím. inferior	Lím. superior
Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	56	2	1,5	1,57	2,39
Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario	212	1,8	1,7	1,55	2

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Nota: las diferencias que se observan entre las cifras N de la tabla y los n de la base son trabajadores que no han contestado a esta pregunta.

Prolongar la jornada de trabajo más de diez horas se produce tres veces al mes en el caso de los conductores profesionales y cuatro en el caso de los otros profesionales. La diferencia no es estadísticamente significativa entre ambos grupos.

Tabla 7
Descripción de la muestra según frecuencia mensual
con la que prolonga la jornada más de diez horas diarias

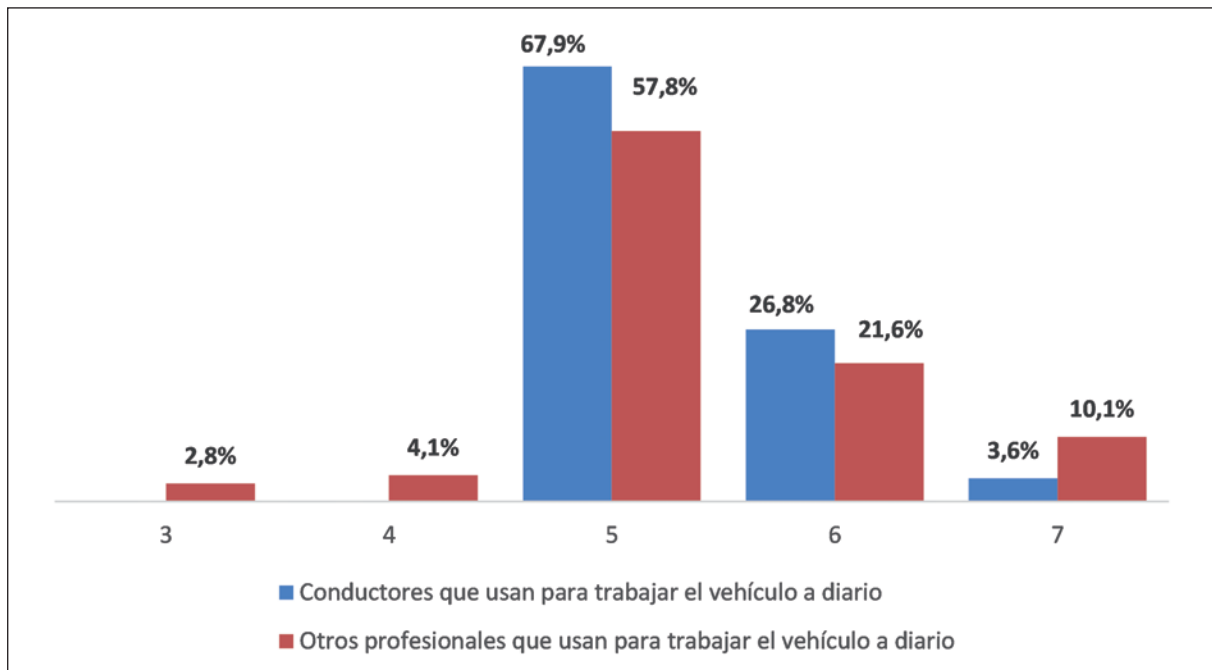
Jornadas de más de 10 horas	N	Media (frecuencia mensual)	Desviación típica	Intervalo de confianza media al 95%	
				Lím. inferior	Lím. superior
Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	52	3,2	5,4	1,68	4,69
Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario	207	4,3	7,6	3,3	5,38

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Nota: las diferencias que se observan entre las cifras N de la tabla y los n de la base son trabajadores que no han contestado a esta pregunta.

La mayoría de los conductores entrevistados trabajan cinco días a la semana, 67,9% en el caso de los conductores profesionales y 57,8% en el resto. La frecuencia con que se trabaja seis días a la semana es del 26,8% en los conductores profesionales y del 21,6% para los otros profesionales que conducen; y trabajar siete días a la semana ha sido manifestado por el 3,6% de los conductores y el 10,1% de los profesionales que conducen a diario.

Gráfico 5.
Descripción de la muestra según número de días trabajados a la semana



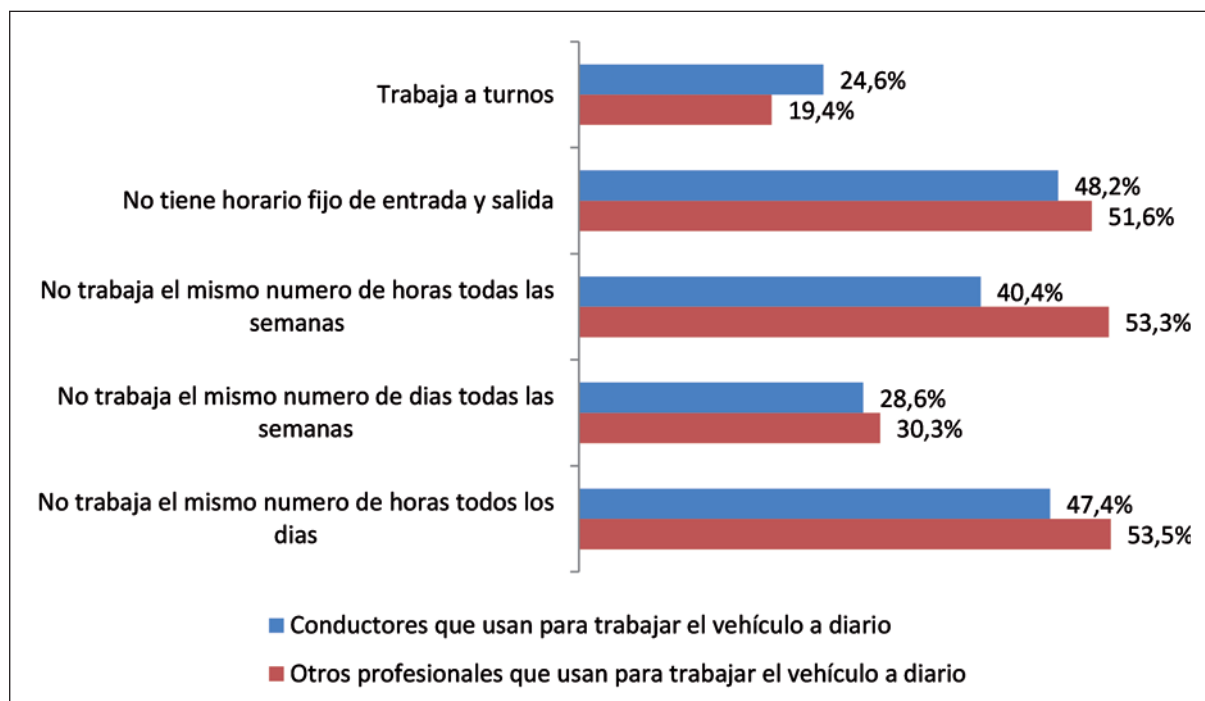
Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Otras circunstancias investigadas relativas al tiempo de trabajo se relacionan con la inestabilidad de los horarios, el trabajo a turnos y la inestabilidad de la carga de horas.

Toda la muestra presenta unas cifras considerables en estos aspectos.

Los conductores profesionales presentan un mayor dato de trabajo a turnos. El resto de profesionales que conducen a diario tienen más inestabilidad en los horarios de entrada y salida y en la carga horaria diaria y semanal.

Gráfico 6
Descripción de la muestra según circunstancias horarias



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

4. EXPOSICIÓN A RIESGOS FÍSICOS, QUÍMICOS Y BIOLÓGICOS

4.1. EXPOSICIÓN A RUIDO ELEVADO

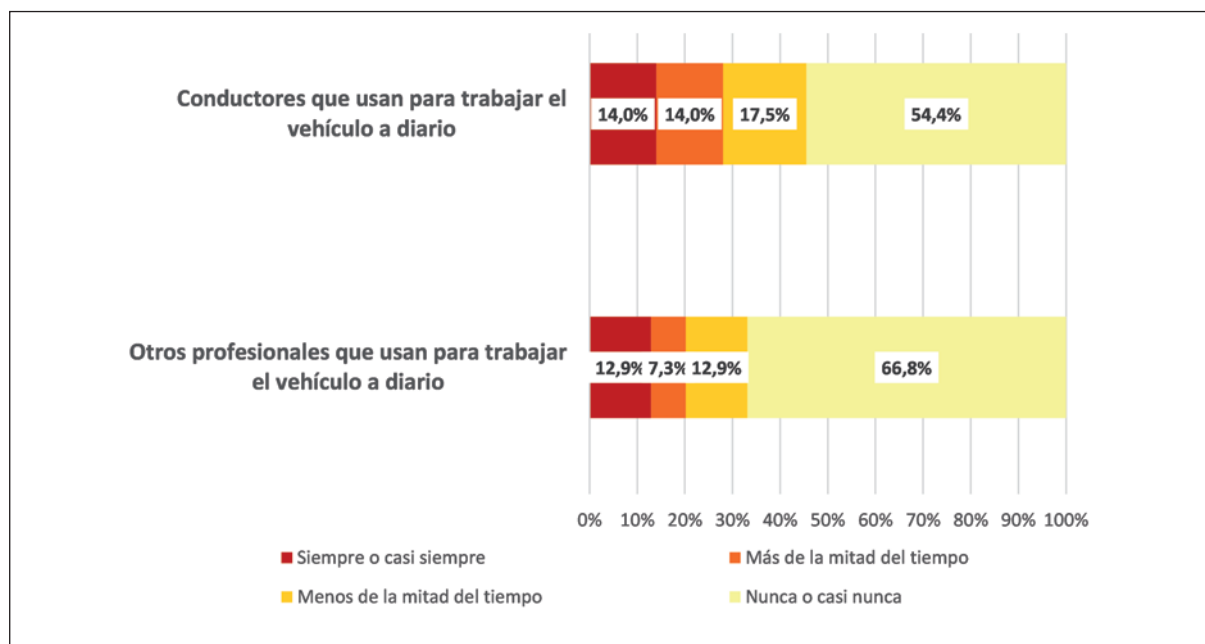
La exposición a niveles de ruido elevados en el trabajo produce la pérdida de audición denominada hipoacusia. Además de la pérdida de audición, la exposición al ruido puede provocar otros problemas:

- Disminución de la coordinación y la concentración, lo que aumenta la posibilidad de que se produzcan accidentes.
- Aumento de la tensión, que puede dar lugar a distintos problemas de salud, entre ellos trastornos cardíacos, estomacales y nerviosos.
- Nerviosismo, insomnio y fatiga.

La estimación de la exposición a ruido elevado se realizó mediante la cuestión: **¿En qué medida está expuesto en su trabajo a ruidos tan fuertes que tiene que levantar la voz para hablar con la gente?**, a la que el trabajador contesta en la siguiente escala: siempre, casi siempre, aproximadamente $\frac{3}{4}$ del tiempo, aproximadamente $\frac{1}{2}$ del tiempo, aproximadamente $\frac{1}{4}$ del tiempo, casi nunca, nunca.

A efectos de simplificar los gráficos se han agrupado las categorías en cuatro: siempre o casi siempre; más de la mitad del tiempo; menos de la mitad del tiempo; nunca o casi nunca.

Gráfico 7.
Exposición a ruido elevado según tiempo de exposición
durante la jornada de trabajo



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

El 28% de los conductores profesionales sufren exposiciones prolongadas a ruido elevado siempre, casi siempre o más de la mitad del tiempo de trabajo; este resultado es del 20,2% de los otros profesionales.

En ambos grupos más de la mitad de los trabajadores nunca o casi nunca están sometidos a ruido elevado.

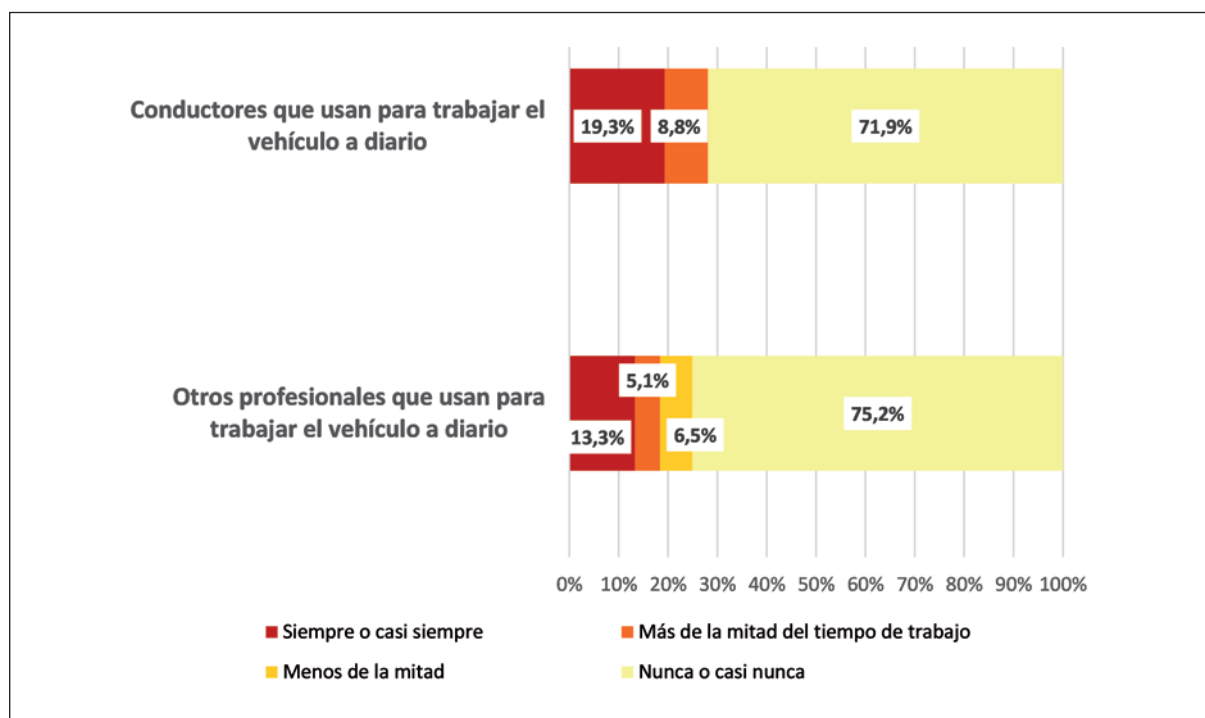
4.2. EXPOSICIÓN A VIBRACIONES

Las vibraciones que se transmiten a través del asiento del vehículo al cuerpo del trabajador son vibraciones de cuerpo entero que, además de resultar molestas para el conductor, a largo plazo puede tener importantes efectos para la salud:

- Sobre el sistema musculoesquelético: pueden producir una alta incidencia de cambios degenerativos y desviaciones de la curvatura de la columna vertebral, fundamentalmente en la parte lumbar. Incrementa la posibilidad de trastornos en la región torácica y de artrosis en las articulaciones.
- Sobre el sistema nervioso: alteraciones inespecíficas, como cefaleas, irritabilidad, etc.
- Sobre el sistema coclear-vestibular: puede provocar una mayor incidencia de las perturbaciones vestibulares, como es el caso del vértigo.
- Sobre el sistema circulatorio: hay una diversidad de trastornos circulatorios relacionados con las vibraciones que se pueden clasificar como trastornos periféricos: venas varicosas en extremidades inferiores, hemorroides y varicocele; alteraciones isquémicas e hipertensión; y cambios neurovasculares.
- Sobre el aparato genitourinario masculino: se ha detectado una mayor incidencia de prostatitis.

La evaluación de este riesgo se efectuó mediante la pregunta: **¿En qué medida está expuesto en su trabajo a vibraciones producidas por herramientas manuales, máquinas, etc.?,** a la que el trabajador contesta en la escala mencionada anteriormente.

Gráfico 8
Exposición a vibraciones según tiempo de exposición
durante la jornada de trabajo



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

En ambos grupos la mayoría de los trabajadores indican que nunca o casi nunca están expuestos a vibraciones.

Exposiciones prolongadas más de la mitad del tiempo de trabajo, casi siempre o siempre se producen para el 28,1% de los conductores profesionales y para el 18,4% del resto de profesionales.

La exposición durante menos de la mitad del tiempo de trabajo no se detecta en el caso de los conductores profesionales y si en el 6% de los otros profesionales que conducen a diario.

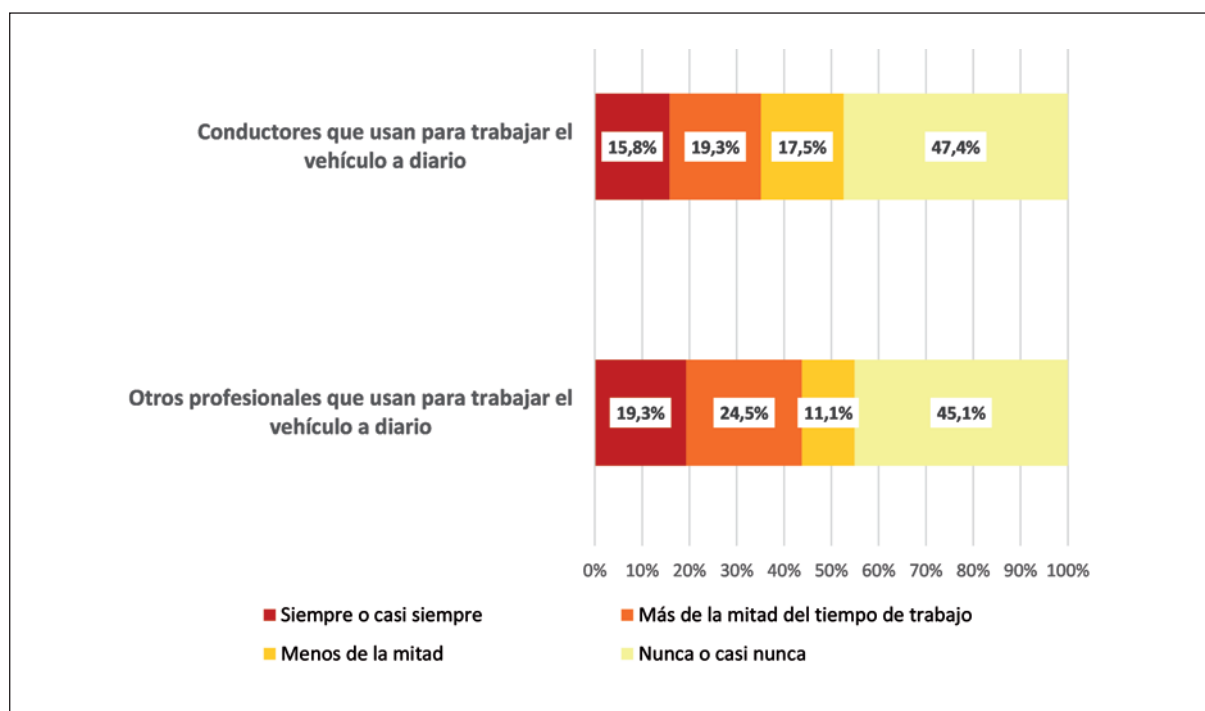
4.3. EXPOSICIÓN A TEMPERATURAS ALTAS

El efecto más grave de la exposición a altas temperaturas es el golpe de calor, que se produce fundamentalmente en trabajos a la intemperie.

En general, los vehículos modernos poseen unos sistemas de climatización eficaces que mantienen la temperatura en unos niveles confortables. No obstante, se pueden dar circunstancias que hagan que este confort no se mantenga durante todo el tiempo de trabajo, como la alternancia de la conducción con otras tareas, la antigüedad de los vehículos, la falta de mantenimiento, las averías, etc.

Para investigar este factor se formula la pregunta: **¿En qué medida está expuesto en su trabajo a temperaturas altas que le hacen sudar aun cuando no está trabajando?**, a la que el trabajador contesta en la escala mencionada anteriormente.

Gráfico 9
Exposición a temperaturas altas según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



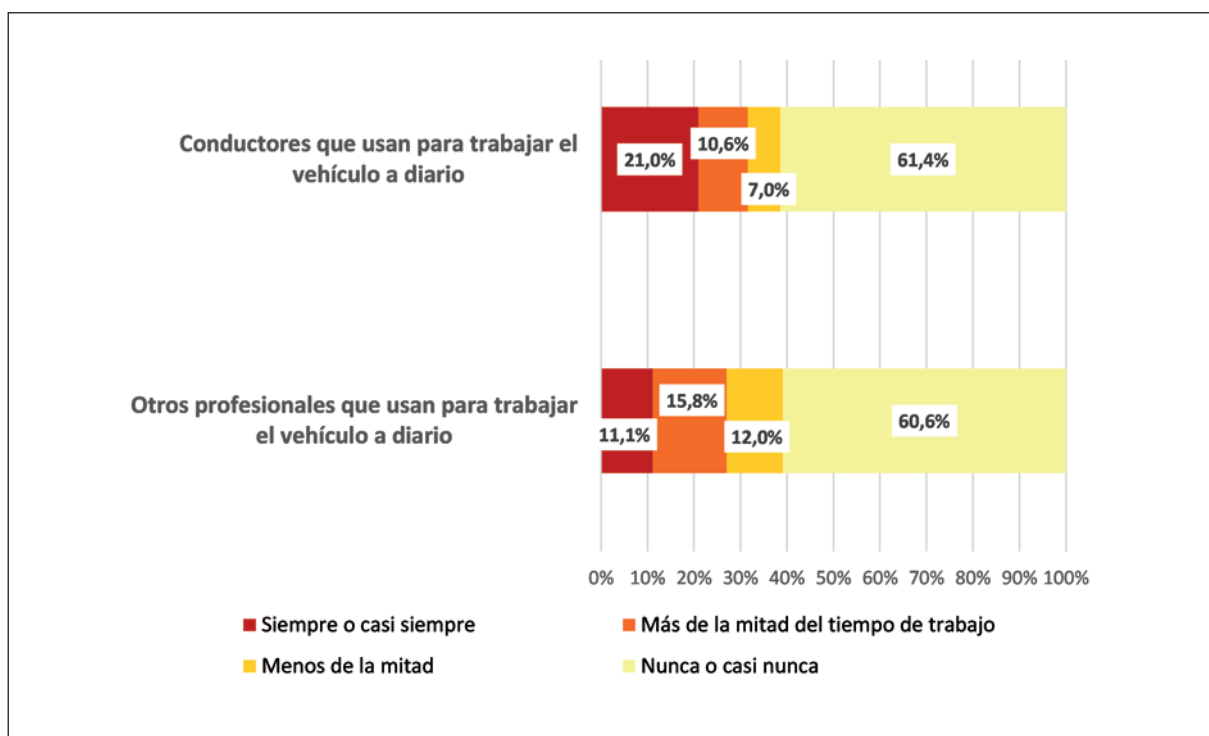
Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

La exposición a calor es bastante frecuente. El 35,1% de los conductores profesionales dice padecerlo siempre o casi siempre o más de la mitad del tiempo de trabajo; la cifra correspondiente para los otros profesionales es del 43,8%.

4.4. EXPOSICIÓN A TEMPERATURAS BAJAS

La falta de confort térmico se puede también materializar en la exposición a temperaturas bajas. En este caso la valoración se realiza mediante la pregunta: **¿En qué medida está expuesto en su trabajo a temperaturas bajas, ya sea en el interior del edificio o en el exterior?**, a la que el trabajador contesta en la escala mencionada anteriormente.

Gráfico 10
Exposición a temperaturas bajas según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



Base: Conductores $n=52$; Otros profesionales $n=217$

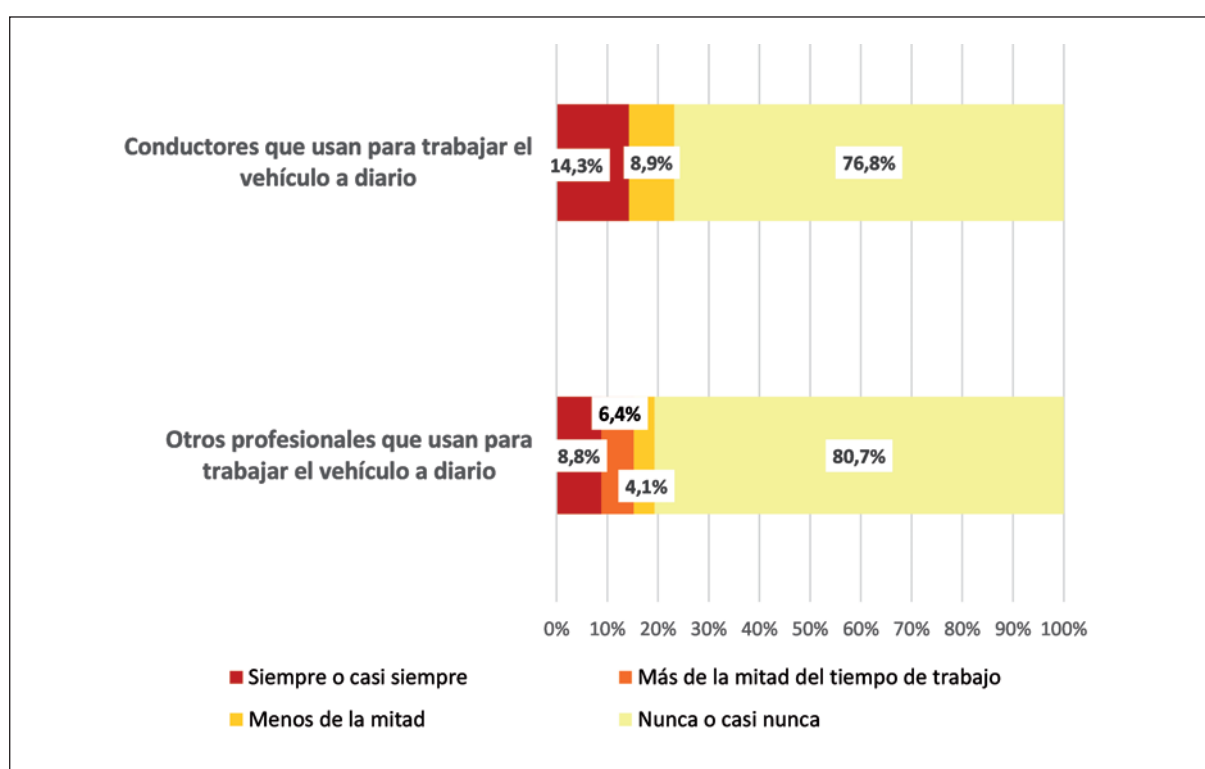
La exposición a frío es también frecuente. En el caso de los conductores profesionales lo percibe siempre, casi siempre o más de la mitad del tiempo de trabajo el 31,6%; la cifra correspondiente para los otros profesionales es del 26,9%.

4.5. EXPOSICIÓN A HUMOS O GASES

En general la principal fuente de exposición a contaminantes químicos para los conductores proviene de los humos de combustión de los motores de los vehículos propios y ajenos.

En esta encuesta la valoración se realiza mediante la pregunta: **¿En qué medida está expuesto en su trabajo a respirar humos o gases (de soldadura o de salida de humos, por ejemplo), polvo (tal como serrín o polvo mineral)?**, a la que el trabajador contesta en la escala mencionada anteriormente.

Gráfico 11
Exposición a humos o gases según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



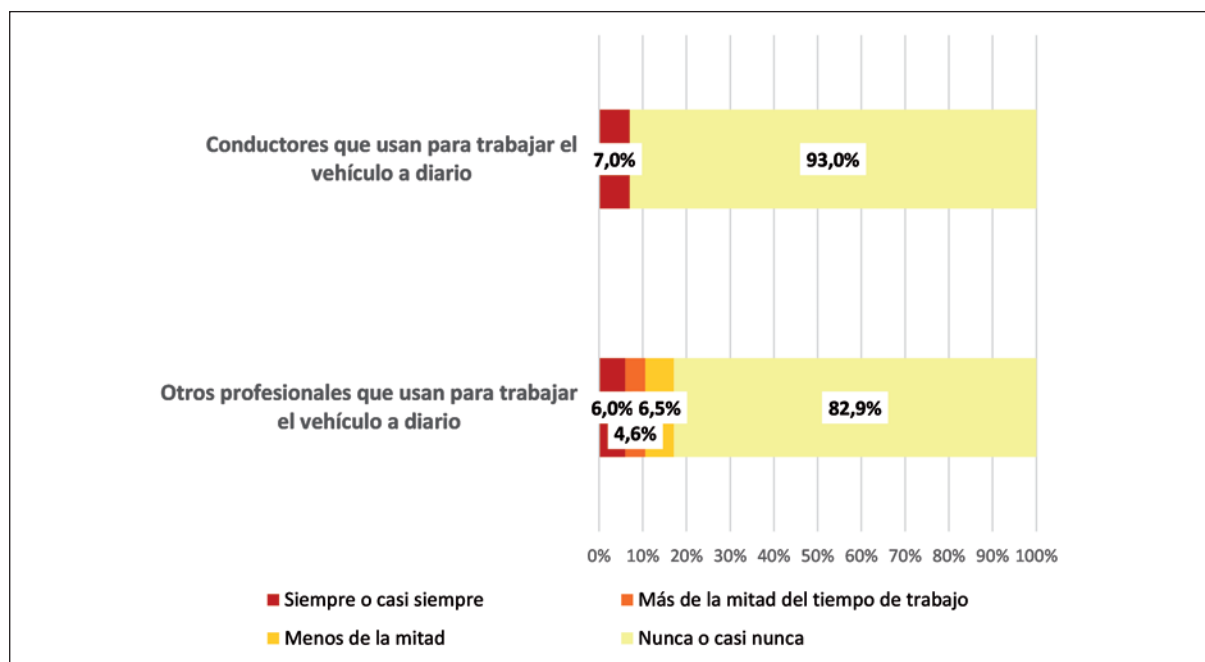
Base: Conductores $n=52$; Otros profesionales $n=217$

El 14,3% de los conductores profesionales manifiesta tener una exposición prolongada siempre, casi siempre o más de la mitad del tiempo de trabajo. Esta percepción la comparte el 15,2% de los otros profesionales que conducen a diario. Sin embargo, hay que constatar que la gran mayoría dice no estar expuestos nunca o casi nunca.

4.6. CONTACTO CON PRODUCTOS O SUSTANCIAS QUÍMICAS

En esta encuesta la valoración se realiza mediante la pregunta: **¿En qué medida está expuesto en su trabajo a manipular o tener la piel en contacto con productos o sustancias químicas?**, a la que el trabajador contesta en la escala cualitativa ya mencionada.

Gráfico 12
Contacto con productos o sustancias químicas según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



Base: Conductores $n=52$; Otros profesionales $n=217$

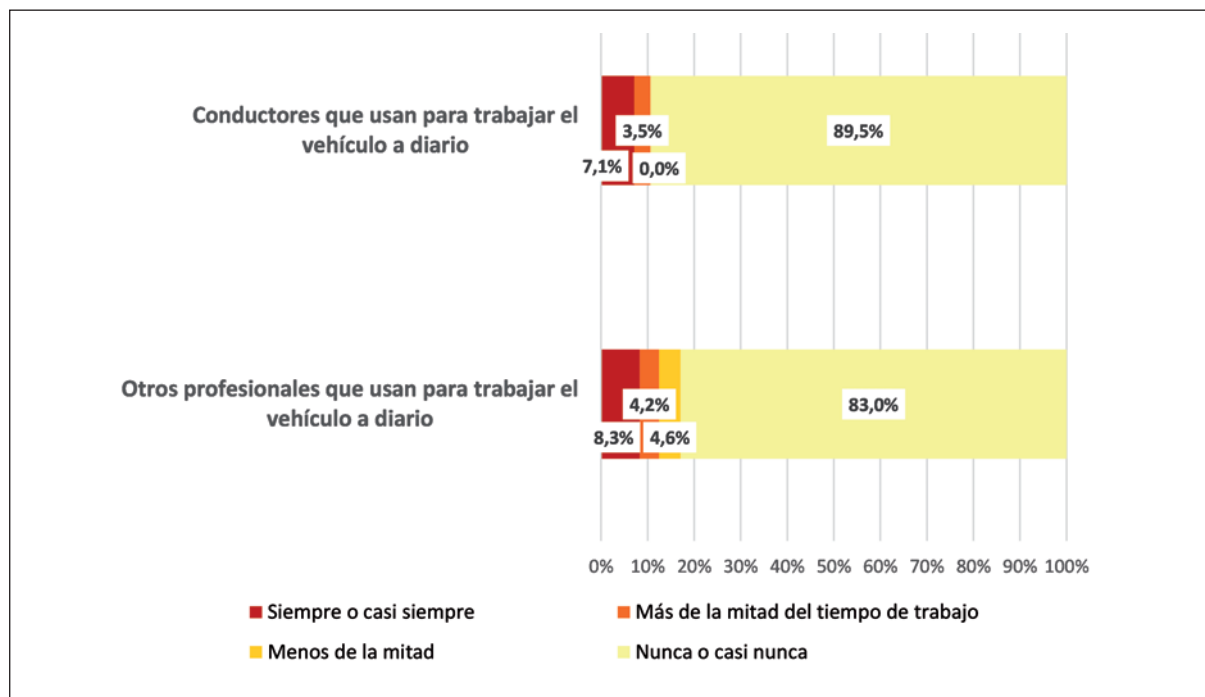
La exposición por contacto con productos químicos se produce siempre o casi siempre en el 7% de los conductores profesionales.

En el grupo de otros profesionales esta exposición es más frecuente, manifiestan este contacto siempre o casi siempre el 6% y más de la mitad del tiempo el 4,6%. Los trabajadores que han señalado este riesgo son trabajadores de construcción y oficios relacionados, personal de servicios, trabajadores del metal, maquinaria y oficios relacionados y limpiadores.

4.7. CONTACTO CON AGENTES INFECCIOSOS

La valoración se realiza mediante la pregunta: **¿En qué medida está expuesto en su trabajo a manipular o tener contacto directo con materiales que pueden ser infecciosos, tales como desechos, fluidos corporales, materiales de laboratorio, etc.?,** a la que el trabajador contesta en la escala mencionada anteriormente.

Gráfico 13.
Contacto con agentes infecciosos según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Se consideran afectados siempre o casi siempre por esta exposición el 7,1% de los conductores profesionales y el 8,3% de los no profesionales. Más de la mitad de la jornada lo están el 3,5% de los conductores profesionales y el 4,2% de los demás profesionales que conducen a diario.

En el grupo de otros profesionales esta exposición es más frecuente, manifiestan este contacto siempre o casi siempre el 6% y más de la mitad del tiempo el 4,6%. Sus profesiones son: limpiadores y personal de servicios.

A continuación se resumen los datos de conductores expuestos a riesgos físicos, químicos y biológicos, presentando el porcentaje de trabajadores que manifiestan estar expuestos un tiempo mayor de la mitad de su jornada de trabajo o casi siempre o siempre (suma de las tres categorías superiores de la escala cualitativa utilizada) a los distintos riesgos.

Tabla 8
Exposición a riesgos físicos, químicos y biológicos durante más de la mitad de la jornada, casi siempre o siempre

RIESGOS FÍSICOS, QUÍMICOS Y BIOLÓGICOS	Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario
Ruido elevado	28,0%	20,2%
Vibraciones	28,1%	18,4%
Altas temperaturas	35,1%	43,8%
Bajas temperaturas	31,6%	26,9%
Humos y gases	14,3%	15,2%
Contacto con sustancias químicas	7,0%	10,6%
Contacto con agentes infecciosos	10,6%	12,5%

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

La exposición prolongada a temperaturas altas o bajas es un riesgo para más de la tercera parte de los conductores profesionales. Las vibraciones y el ruido elevado afectan a más de la cuarta parte de estos trabajadores.

Un alto porcentaje (43,8%) de los otros profesionales que conducen a diario también está afectado por altas temperaturas durante un tiempo dilatado de la jornada. El ruido es un riesgo para el 20,2% y el 26,9% se consideran expuestos a bajas temperaturas.

5. EXPOSICIÓN A RIESGOS ERGONÓMICOS

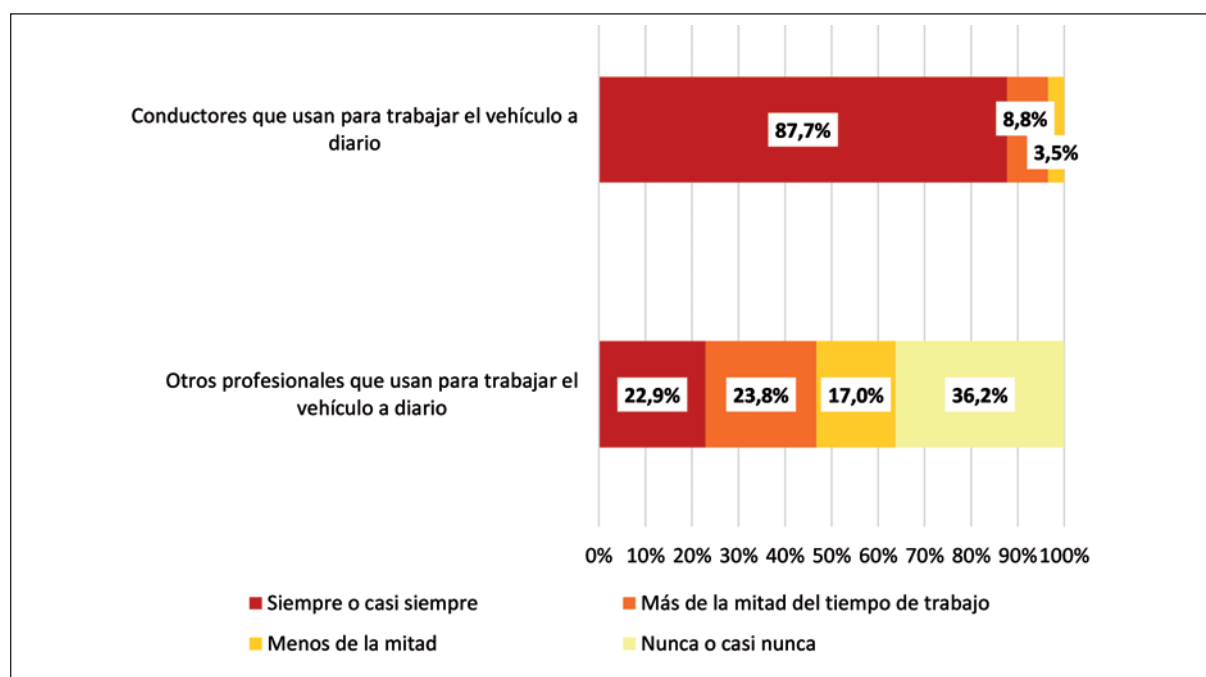
5.1. POSTURA DE TRABAJO

El estatismo postural produce la contracción prolongada del músculo y comprime los vasos sanguíneos provocando un menor aporte de sangre al músculo contraído, a los huesos y a las articulaciones, lo que origina la aparición de la fatiga muscular.

La fatiga muscular se manifiesta con signos tales como: sensación de calor en la zona del músculo o músculos, temblores musculares, sensación de hormigueo o, incluso, dolor muscular. Es un proceso fisiológico que afecta a los músculos implicados en el esfuerzo, que se recupera con el reposo de los mismos. Si este reposo no se realiza o es insuficiente para la recuperación de la fatiga muscular, pueden llegar a desarrollarse trastornos musculoesqueléticos.

En este caso la valoración se realiza mediante las preguntas: **¿En qué medida su principal trabajo remunerado implica estar sentado?** y **¿en qué medida su principal trabajo remunerado implica posiciones dolorosas o fatigantes?**, a las que el trabajador contesta en la escala mencionada anteriormente.

Gráfico 14
Postura de trabajo sentado según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



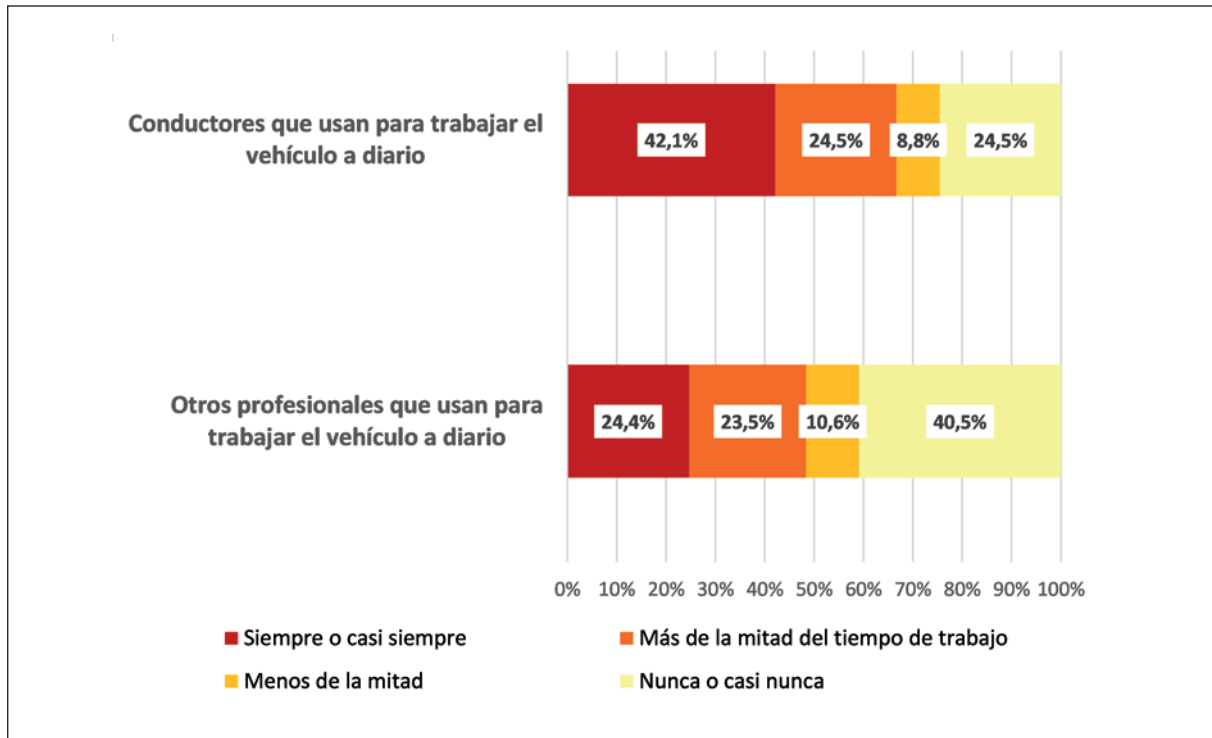
Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

La gran mayoría de los conductores profesionales permanecen siempre o casi siempre sentados (87,7%).

En los otros profesionales que conducen a diario la situación es más variable: el 22,9% están permanentemente sentados y el 23,8% más de la mitad de la jornada. Sin embargo, el 36,2% casi nunca está sentado y el 17% lo está menos de la mitad de la jornada, con lo que la fatiga es previsiblemente menor.

Gráfico 15

Posturas de trabajo dolorosas o fatigantes según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

En relación con la segunda pregunta, gran parte de los conductores tiene una valoración negativa, ya que el 42,1% considera que está sometido a posturas dolorosas o fatigantes siempre o casi siempre y el 24,5%, más de la mitad de la jornada. La cifra correspondiente de los otros profesionales que conducen a diario se eleva al 24,4% de trabajadores expuestos siempre o casi siempre y al 23,5% los que lo están más de la mitad de la jornada.

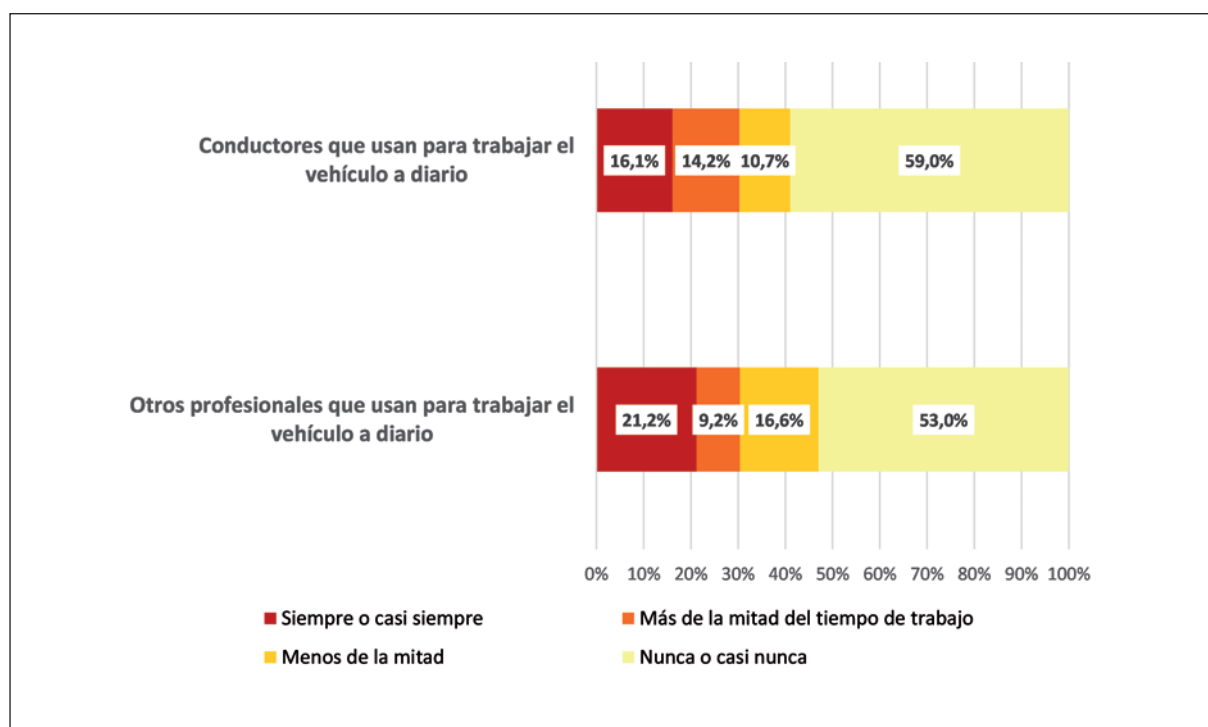
5.2. MANIPULACIÓN DE CARGAS PESADAS

La manipulación de cargas es una demanda física que puede producir fatiga física y/o lesiones musculoesqueléticas en zonas como hombros, brazos, manos y espalda. Es una de las formas más frecuentes de accidentes laborales ya que suman la tercera parte del total de accidentes de trabajo.

La literatura indica que los trabajadores conductores alternan con frecuencia su labor de conducir con tareas de carga y descarga de los productos que trasladan con su vehículo.

Por ello se analiza la información que se obtiene mediante la pregunta: **¿En qué medida su principal trabajo remunerado implica llevar o mover cargas pesadas?**, a la que el trabajador contesta en la escala habitual.

Gráfico 16
Manipulación de cargas según tiempo de exposición
durante la jornada de trabajo



Base: Conductores $n=52$; Otros profesionales $n=217$

En mayor o menor medida, el 41% de los conductores profesionales y el 47% de los demás conductores manipulan cargas pesadas durante su tiempo de trabajo.

En el grupo de conductores profesionales, la manipulación de cargas más de la mitad de la jornada la sufre el 14,2%, y siempre o casi siempre realiza este esfuerzo el 16,1%.

En el otro grupo de conductores las cifras son las siguientes: 21,2% las manipula siempre o casi siempre y el 9,2%, más de la mitad de la jornada.

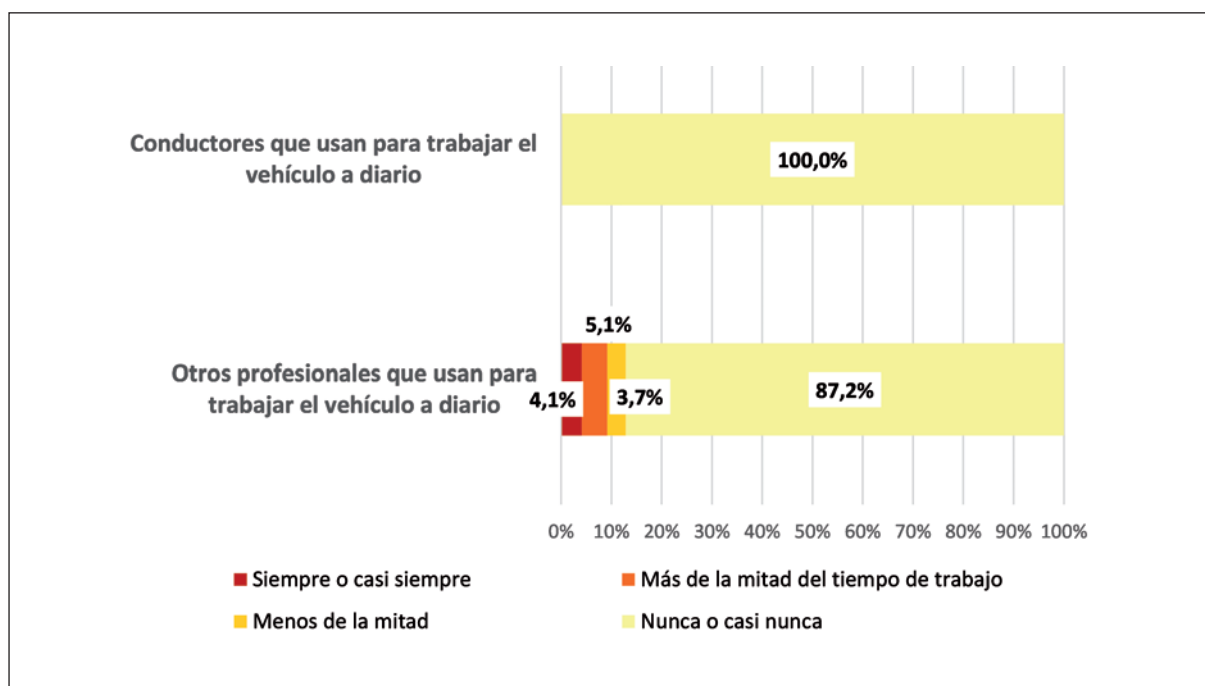
5.3. MOVILIZACIÓN DE PERSONAS

Las movilizaciones de personas requieren esfuerzos musculoesqueléticos muy importantes, que pueden dañar la espalda y la columna vertebral si no se realizan de manera adecuada o si soportan una tensión elevada. Los trastornos dorsolumbares en las tareas de movilización de pacientes aparecen por realizar levantamientos incorrectos, con cargas excesivas o por adoptar posturas incorrectas.

La pregunta utilizada en este caso es: **¿En qué medida su principal trabajo remunerado implica levantar o mover personas?**, a la que el trabajador contesta en la escala habitual.

Gráfico 17

Manipulación de personas según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



Base: Conductores $n=52$; Otros profesionales $n=217$

Se observa que en el oficio de conductor profesional este riesgo ergonómico no tiene presencia.

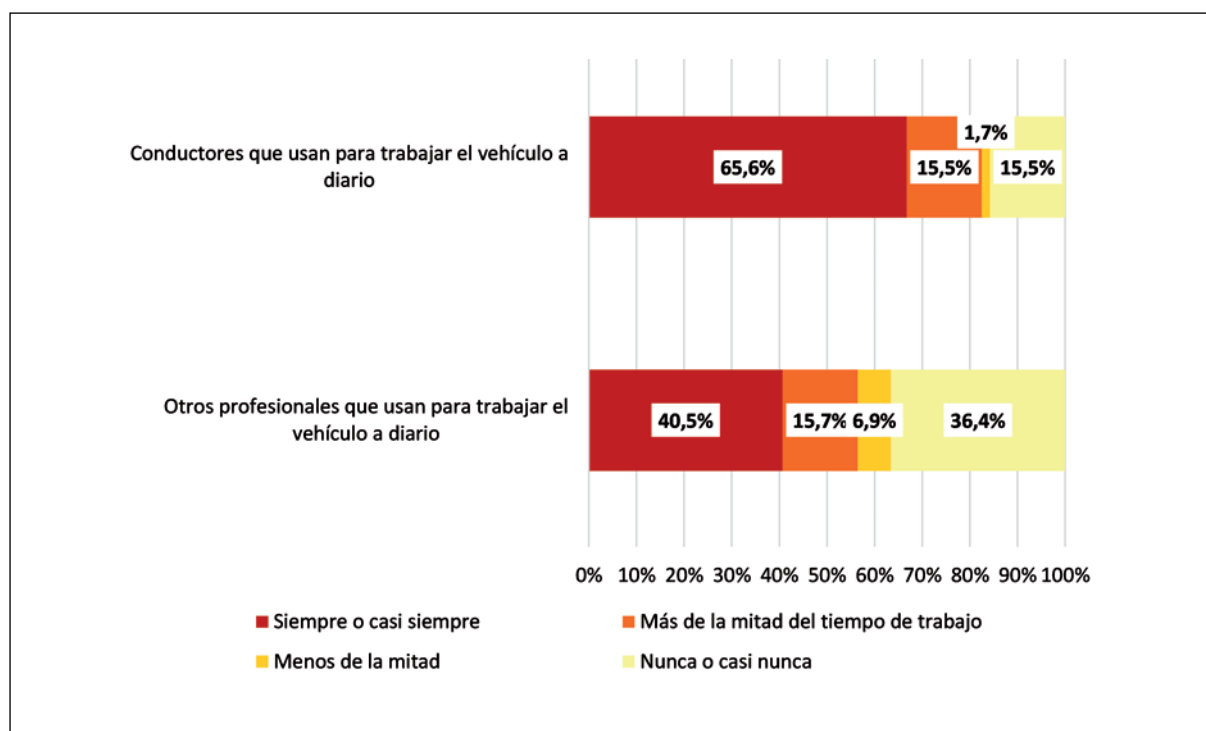
En el grupo de profesionales que conducen a diario, el 5,1% de los trabajadores realiza operaciones de levantar o mover personas más de la mitad de la jornada y el 4,1%, siempre o casi siempre. En conjunto existe más de un 9,2% de empleados que conducen diariamente y levantan o mueven personas durante un tiempo superior a la mitad de su jornada, combinando dos situaciones de carga física que aumentan la probabilidad de causar trastornos musculoesqueléticos.

5.4. MOVIMIENTOS REPETITIVOS

La actividad laboral de conducir un vehículo implica la exposición a movimientos repetitivos que ponen en juego articulaciones o complejos musculotendinosos que realizan ese esfuerzo. Las regiones anatómicas que pueden verse afectadas son: hombro/escápula, brazo/codo y mano/dedos. El grado de afectación está relacionado con el tiempo de duración de la exposición.

La evaluación de este factor de riesgo se realiza mediante la siguiente cuestión: **¿En qué medida su principal trabajo remunerado implica movimientos repetitivos de manos o brazos?**, a la que el trabajador contesta en la escala cualitativa habitual.

Gráfico 18
Movimientos repetitivos de manos o brazos según tiempo de exposición durante la jornada de trabajo



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Se observa que la percepción de este riesgo es elevada en ambos grupos.

En los conductores profesionales el 65,6% dice estar expuesto siempre o casi siempre a movimientos repetitivos de mano o brazo. El 15,5% dice estarlo más de la mitad de la jornada.

Las cifras correspondientes en los otros profesionales son: el 40,5% lo está siempre o casi siempre y 15,7%, más de la mitad de la jornada.

A continuación se resumen los datos de conductores expuestos a riesgos ergonómicos, presentando el porcentaje de trabajadores que manifiestan estar expuestos un tiempo mayor de la mitad de su jornada de trabajo o casi siempre o siempre (suma de las tres categorías superiores de la escala cualitativa utilizada) a los distintos riesgos.

Tabla 9
Exposición a riesgos ergonómicos durante más de la mitad de la jornada, casi siempre o siempre

RIESGOS ERGONÓMICOS	Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario
Trabajar sentado	96,5%	46,7%
Posturas dolorosas o fatigantes	66,6%	47,9%
Manipulación de cargas pesadas	30,3%	30,4%
Movilización de personas	0,0%	9,2%
Movimientos repetitivos	81,1%	56,2%

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Se observa que todos estos factores, excepto la movilización de personas, presentan un tiempo de exposición elevado para un gran porcentaje de conductores profesionales.

El porcentaje de otros profesionales que señalan estos riesgos es menor que en el grupo de conductores, pero igualmente importante, por lo que ambos tipos de conductores son muy vulnerables a sufrir trastornos musculoesqueléticos.

6. FACTORES PSICOSOCIALES

Los factores, aspectos o riesgos psicosociales se definen como aquellas condiciones presentes en la situación de trabajo que están relacionadas directamente con la organización del trabajo y su entorno social, con el contenido de trabajo y la realización de la tarea, y que tienen capacidad para afectar el desarrollo del trabajo y la salud (física, psíquica o social) del trabajador. Así, unas condiciones psicosociales adversas están en el origen tanto de determinadas conductas y actitudes inadecuadas en el desarrollo del trabajo como de determinadas consecuencias perjudiciales para la salud y para el bienestar del trabajador.

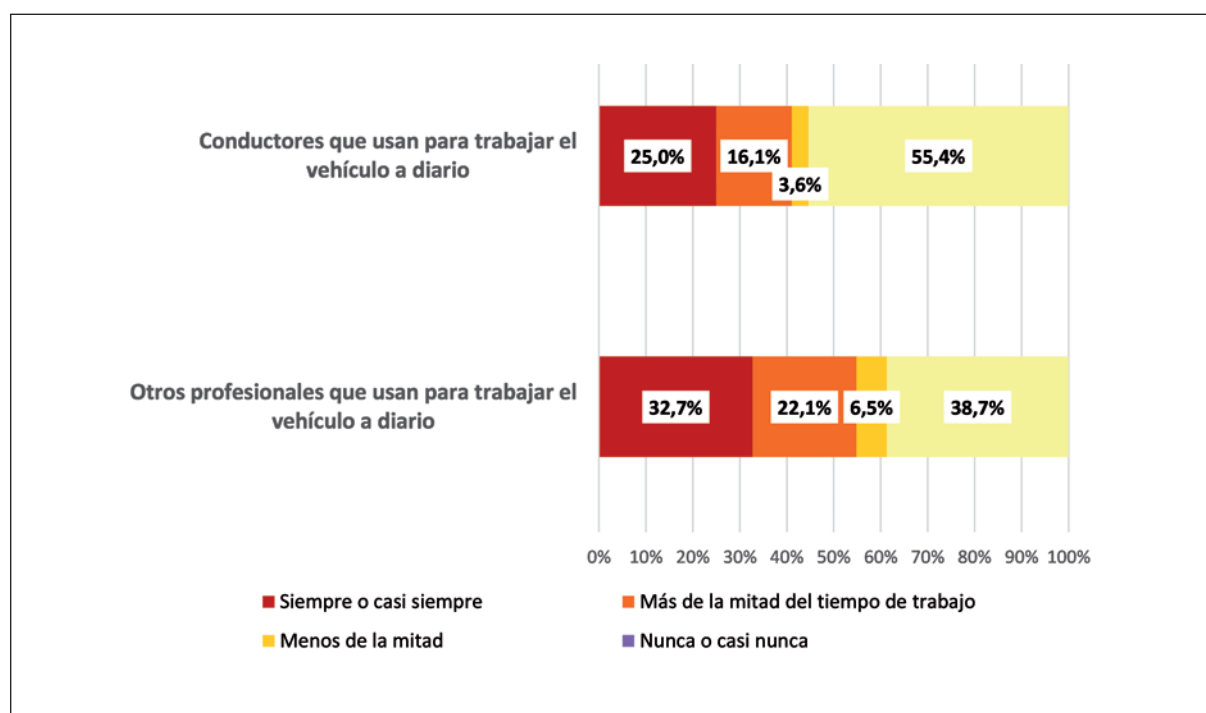
El estrés en el trabajo es una de las consecuencias perjudiciales, quizá la más conocida, sobre la salud o el bienestar del trabajador que se derivan de unas condiciones psicosociales adversas o desfavorables. El estrés es un desequilibrio percibido entre las demandas del trabajo y la capacidad de respuesta del individuo, de manera que el fracaso ante esta demanda produce importantes efectos.

6.1. RITMO DE TRABAJO: VELOCIDAD ALTA Y PLAZOS AJUSTADOS

Entre los indicadores con los que se valora la carga mental de trabajo están las exigencias temporales de la tarea, ya sea porque se ha de seguir un ritmo prefijado, ya sea por trabajar a velocidad alta, ya sea por tener que cumplir unos plazos ajustados.

La información se obtuvo mediante dos cuestiones: ¿Podría decirme si su trabajo conlleva trabajar a gran velocidad? y **¿Podría decirme si su trabajo conlleva trabajar con plazos muy ajustados?**, a las que el trabajador contesta en esta escala: Siempre, casi siempre, aproximadamente $\frac{3}{4}$ del tiempo, aproximadamente $\frac{1}{2}$ del tiempo, aproximadamente $\frac{1}{4}$ del tiempo, casi nunca, nunca.

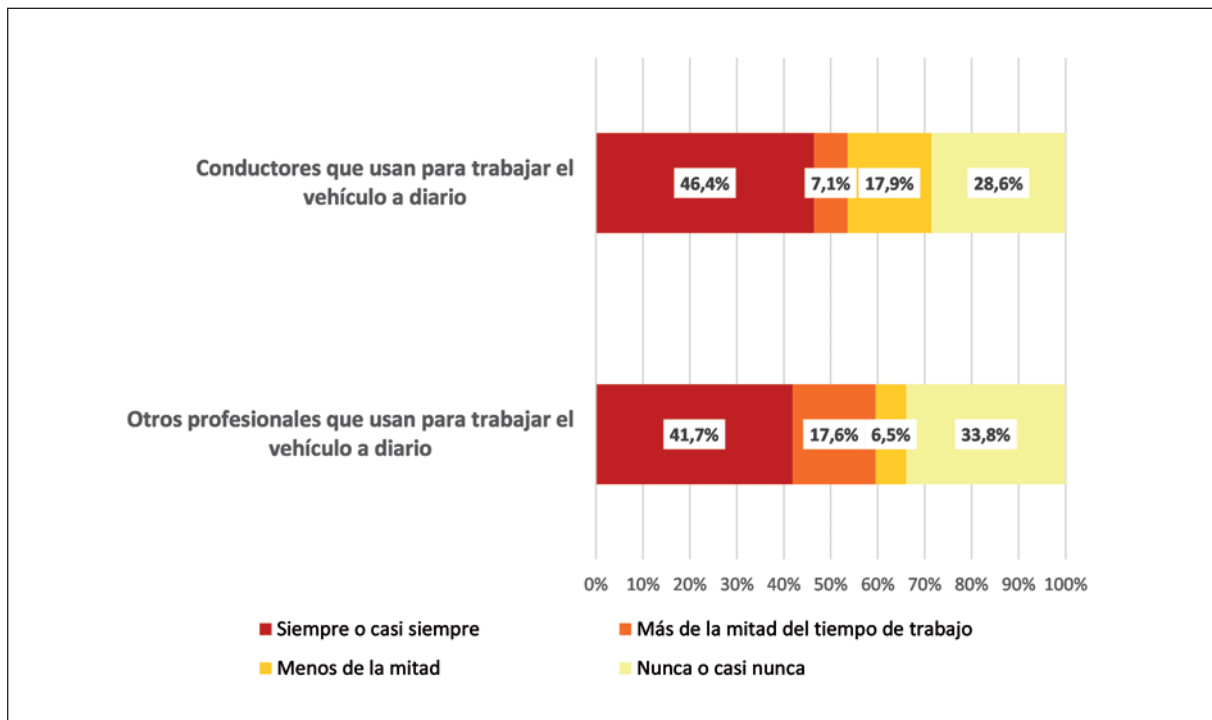
Gráfico 19
Trabajar a gran velocidad



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Manifiestan que siempre o casi siempre trabajan a gran velocidad el 25% de los conductores profesionales y el 32,7% de los otros conductores. El 16,1% de los conductores lo hace más de la mitad de la jornada y el dato equivalente de los otros profesionales que conducen a diario es del 22,1%.

Gráfico 20
Trabajar con plazos muy ajustados



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Se observa que la demanda de trabajar con plazos muy ajustados es muy alta para ambos grupos de trabajadores. Casi la mitad de los conductores (46,4%) soporta estos plazos siempre o casi siempre, y el 7,1% lo hace más de la mitad de la jornada. En el otro grupo de profesionales que conducen a diario, los plazos muy ajustados afectan siempre o casi siempre al 41,7%, y más de la mitad del tiempo de trabajo, al 17,6%.

6.2. TRABAJAR EN EL TIEMPO LIBRE

Una consecuencia de la planificación deficiente del trabajo y de la imposibilidad de cumplir con este en el horario establecido se plasma en la necesidad de trabajar durante el tiempo libre para cumplir con las exigencias fijadas.

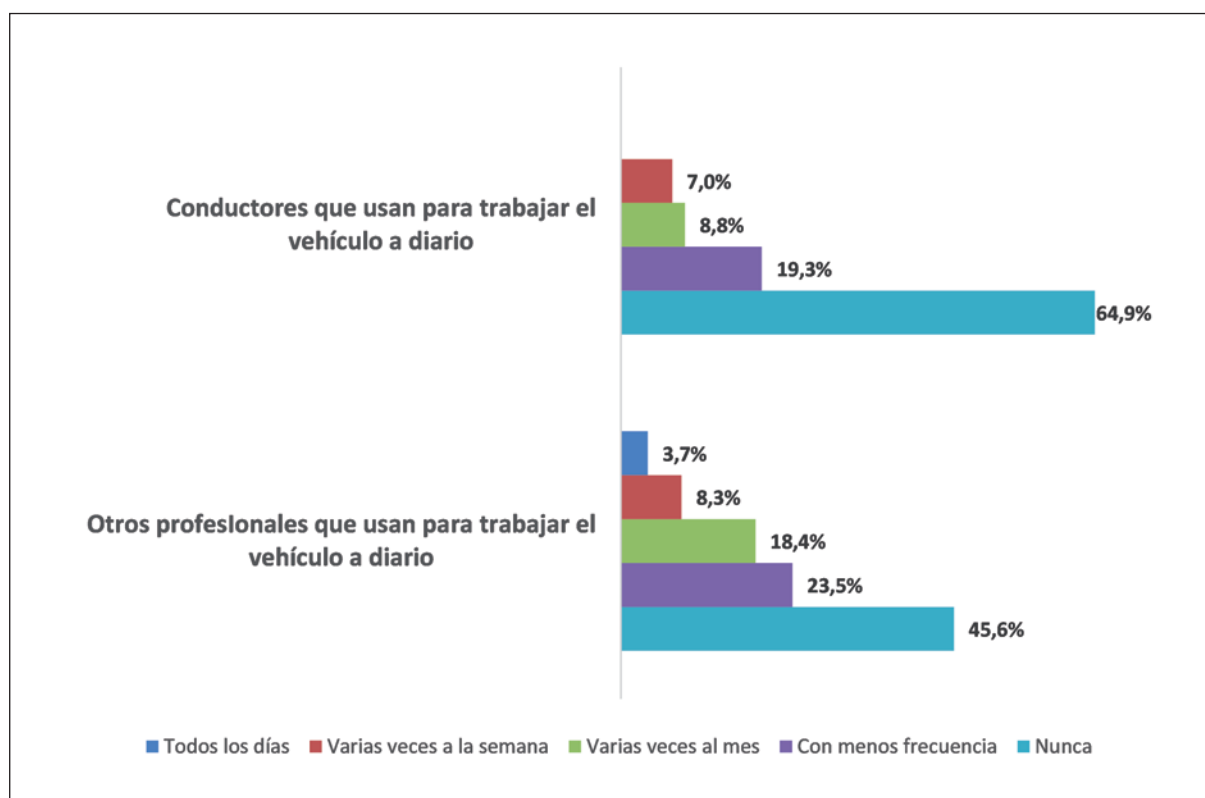
Esta circunstancia se ha valorado con la pregunta: **En los últimos 12 meses, ¿con qué frecuencia ha tenido que trabajar en su tiempo libre para cumplir con las exigencias del trabajo?**

En el grupo de conductores profesionales el 7% trabaja varias veces a la semana en su tiempo libre y el 8,8%, varias veces al mes.

Al 3,7% de los otros profesionales que usan el vehículo a diario les sucede esto todos los días. El 8,3% lo hacen varias veces a la semana y el 18,4%, varias veces al mes.

Gráfico 21

Necesidad de trabajar en el tiempo libre para cumplir con las exigencias del trabajo



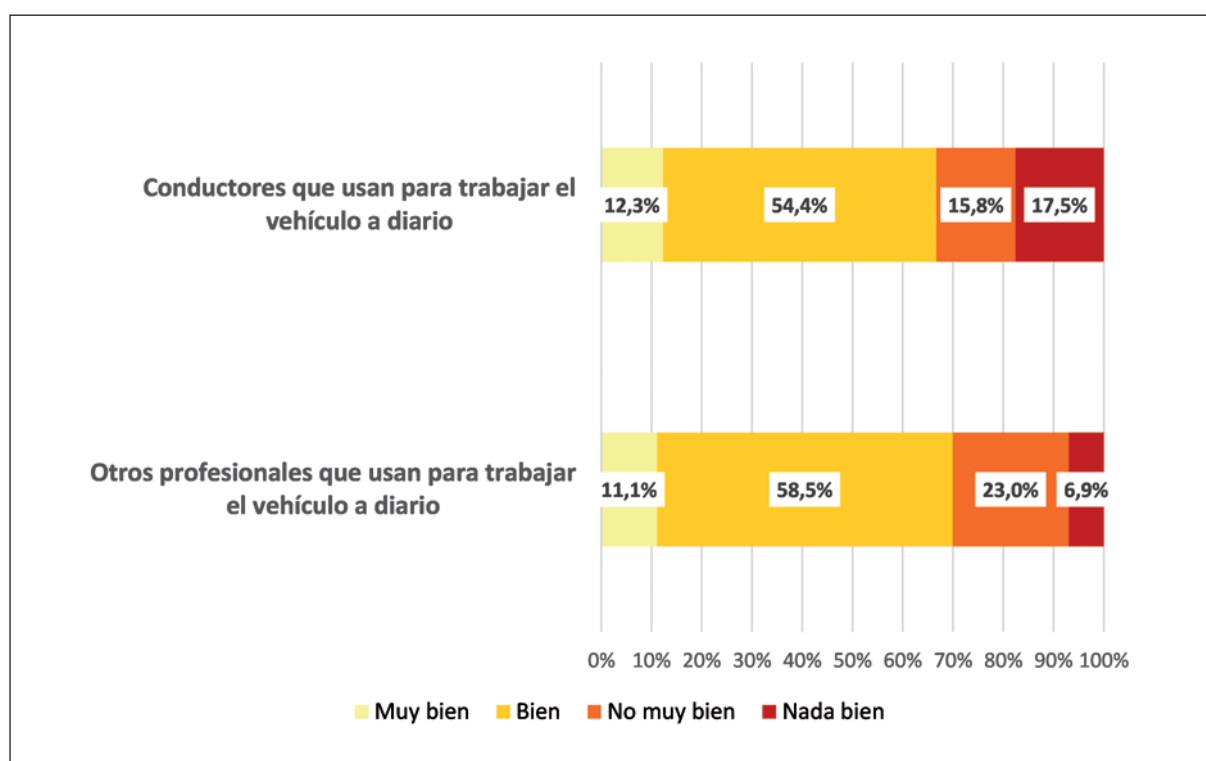
Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

6.3. CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL Y PERSONAL

Otras situaciones laborales identificadas como estresantes en la literatura científica son la sensación de aislamiento social y las dificultades para conciliar la vida laboral y personal en trabajadores con horarios de trabajo no convencionales, estancias largas fuera del domicilio particular, trabajo a turnos, etc., circunstancias que han sido descritas en las tablas 5, 6 y 7 y en los gráficos 3 y 4.

La percepción de las dificultades para la conciliación fue cuantificada mediante la pregunta: **En general, ¿en qué medida se adapta su horario de trabajo a sus compromisos sociales y familiares fuera del trabajo?**, a la que los trabajadores contestaron con la escala: Muy bien, Bien, No muy bien, Nada bien.

Gráfico 22
Adaptación del horario de trabajo a los compromisos sociales y familiares



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

El 17,5% de los conductores profesionales considera que su horario no se adapta nada bien a sus necesidades personales y el 15,8% opina que no muy bien. En el caso de los otros profesionales que conducen a diario la opinión más negativa es señalada por el 6,9% y el 23% indica que el horario se adapta no muy bien.

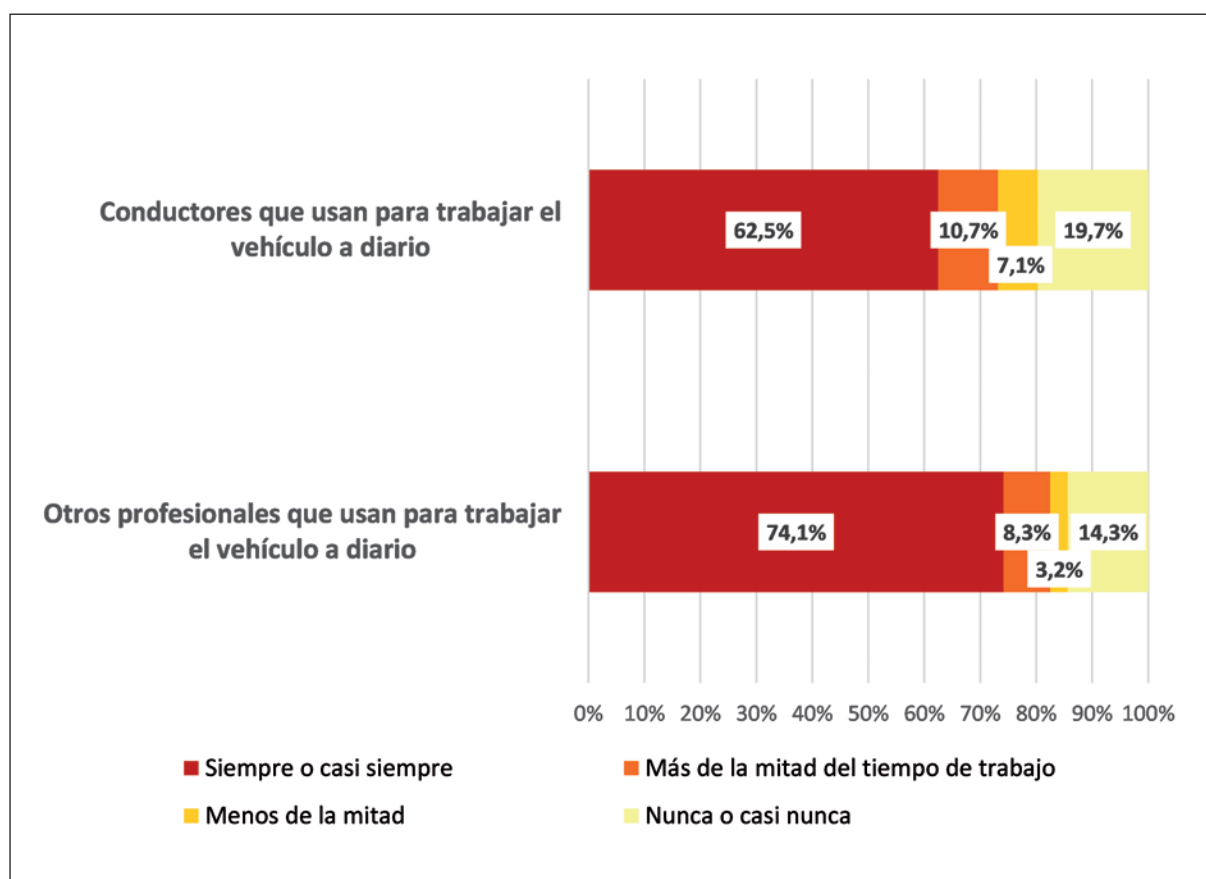
6.4. TRATO CON PERSONAS

Las relaciones interpersonales pueden jugar el papel de factores estresores o protectores de estrés, dependiendo de si generan frustración en el conductor o si, por el contrario, propician situaciones satisfactorias, en general.

El trato con personas, clientes o pasajeros puede tener efectos emocionales negativos para el conductor, producir distracciones, etc. que pueden generar riesgos para la conducción.

La pregunta de investigación utilizada para este aspecto fue: **¿En qué medida implica su principal trabajo remunerado tratar directamente con personas que no son empleados de donde trabaja, tales como clientes, pasajeros, alumnos, pacientes, etc.? , a la que el trabajador contesta en la escala cualitativa habitual.**

Gráfico 23
Frecuencia con la que tienen que tratar con personas



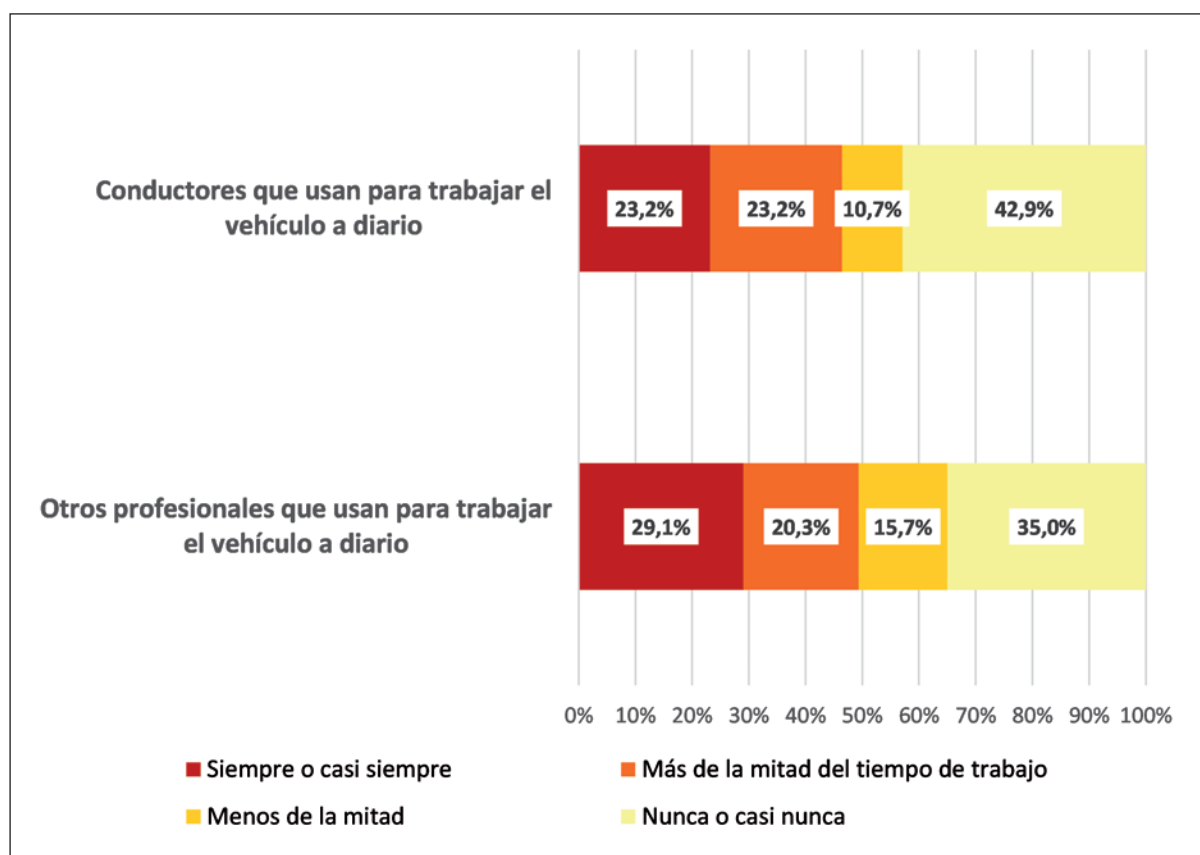
Base: Conductores $n=52$; Otros profesionales $n=217$

Es frecuente en estas ocupaciones el trato con personas, clientes, viajeros, etc. Esto ocurre siempre o casi siempre para el 62,5% de los conductores profesionales, y más de la mitad de su jornada para el 10,7%.

Se muestra aún más frecuente en el caso de los otros profesionales que también conducen a diario: el 74,1% trata con personas siempre o casi siempre y el 8,3%, más de la mitad de la jornada.

Si las personas están enfadadas, la situación de trabajo se vuelve más compleja y emocionalmente mucho más exigente. Por ello se intentó concretar más este aspecto, formulando la pregunta: **¿En qué medida implica su principal trabajo remunerado tratar con personas enfadadas, como clientes, alumnos, pacientes, etc.?**

Gráfico 24
Frecuencia con la que tienen que tratar con personas enfadadas.



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

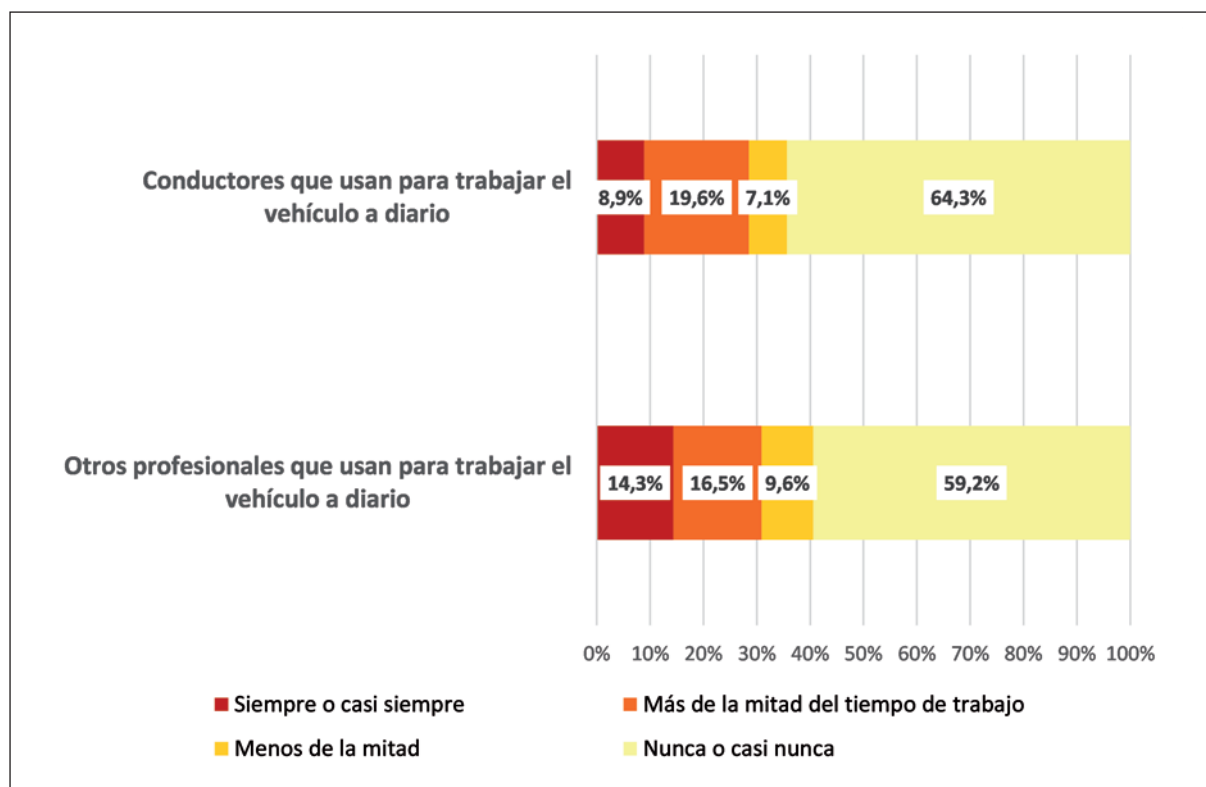
Los datos reflejan la cotidianidad de estas situaciones: para los conductores profesionales esto sucede siempre o casi siempre en el 23,2% de los casos y en el mismo porcentaje, más de la mitad de la jornada. En el grupo de los otros conductores el trato con personas enfadadas se produce siempre o casi siempre para el 29,1%, y más de la mitad de la jornada para el 20,3%.

6.5. SITUACIONES EMOCIONALES MOLESTAS

El trato con personas se valoró en el apartado anterior como situación potencialmente generadora de estrés. Pero hay que tener en cuenta que no es el único aspecto que puede producirlo. Por ello se amplió la pregunta utilizando el planteamiento siguiente: **¿En qué medida su principal trabajo remunerado implica estar en situaciones que pueden molestarle emocionalmente?**

Gráfico 25

Frecuencia con la que se enfrentan a situaciones emocionalmente molestas



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

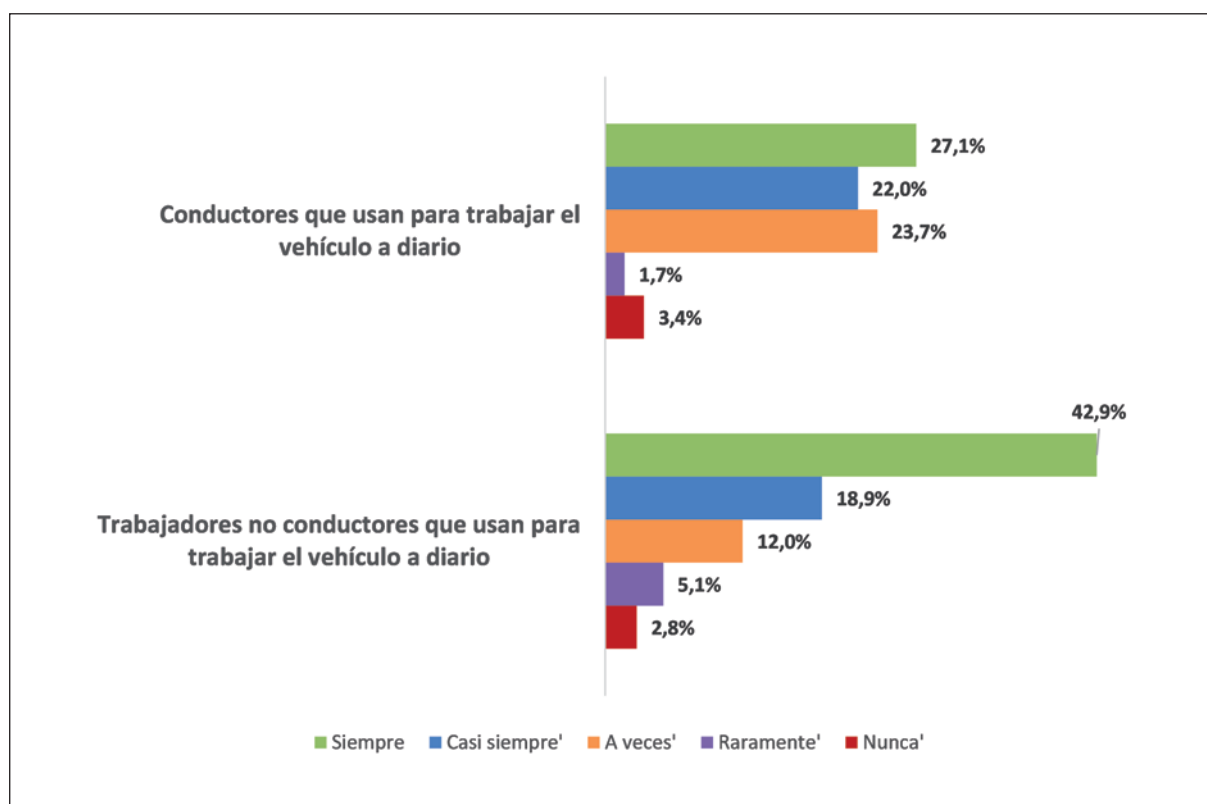
Estas situaciones se producen siempre o casi siempre para el 8,9% de los conductores y para el 14,3% de los otros profesionales que conducen a diario. Se consideran expuestos más de la mitad del tiempo de trabajo el 19,6% de los conductores y el 16,5% de los otros profesionales.

6.6. APOYO SOCIAL: COMPAÑEROS Y JEFE DIRECTO

El apoyo social se considera un elemento protector del estrés, actuando de forma positiva cuando el trabajador no puede satisfacer las exigencias del trabajo y cuenta con el apoyo del personal de la empresa para dar la respuesta adecuada.

En este caso se formularon las preguntas directas: **¿Sus compañeros de trabajo le ayudan y le apoyan?** y **¿Su jefe le ayuda y le apoya?**

Gráfico 26
Frecuencia con la que reciben apoyo de los compañeros



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

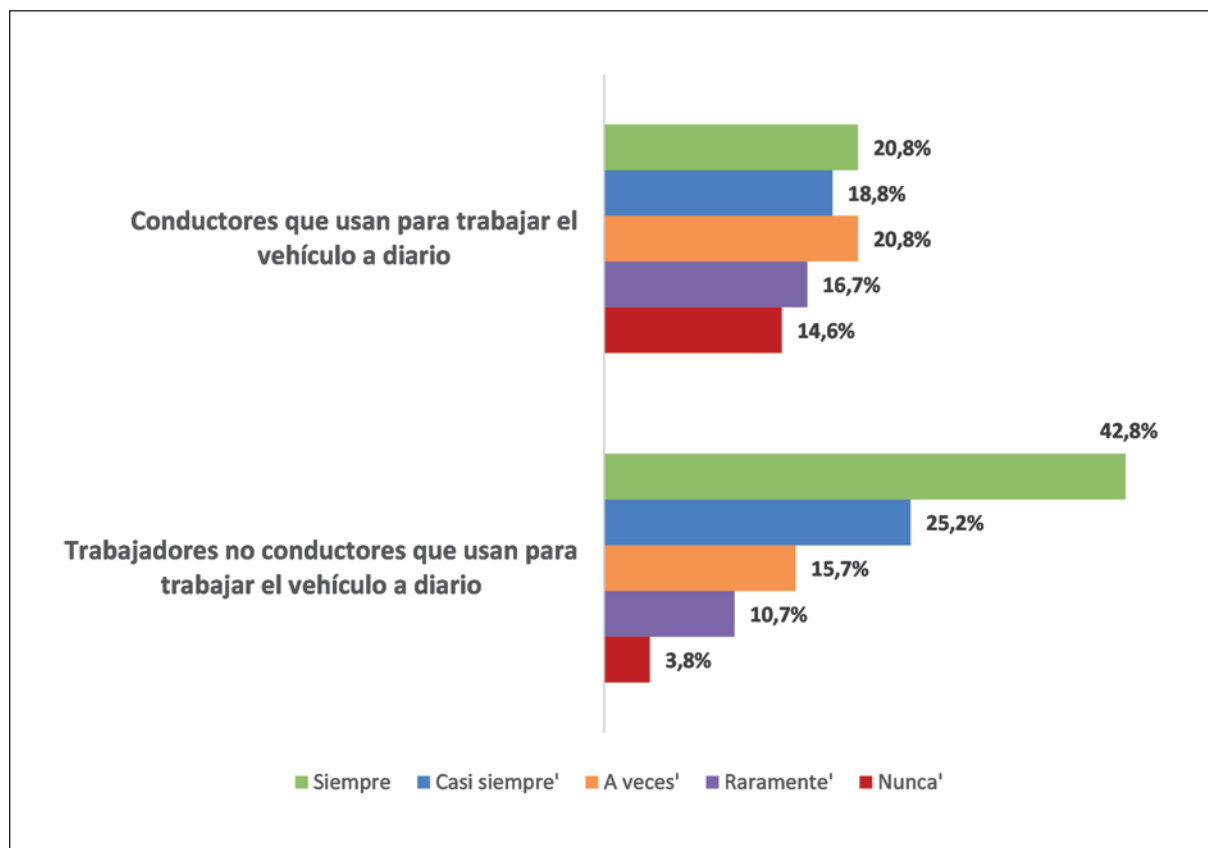
Los conductores profesionales perciben el apoyo de los compañeros de forma repartida: siempre lo reciben el 27,1%, casi siempre, el 22%, y a veces, el 23,7%.

Los otros trabajadores que conducen a diario se sienten más apoyados: siempre, el 42,9%; casi siempre, el 18,9%; y a veces, el 12%.

En el caso de los conductores profesionales el apoyo del superior directo se indica de forma bastante homogénea entre las distintas posibilidades: siempre se sienten apoyados el 20,8%, casi siempre, el 18,8%. La falta de apoyo se refleja en la respuesta nunca, señalada por el 14,6% y raramente, indicada por el 16,7%.

Los otros profesionales perciben más apoyo por parte de sus jefes: el 42,9% se considera apoyado siempre, el 25,2% casi siempre. En el extremo opuesto se encuentran el 3,8%, que no cuentan con el apoyo de su jefe nunca, y raramente el 10,7%.

Gráfico 27
Frecuencia con la que reciben apoyo de los jefes



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

A continuación se resumen los datos de los porcentajes de conductores que están en las situaciones contempladas en la tabla 10. Los seis primeros ítems reflejan aspectos psicosociales generadores de estrés, mientras que los tres últimos se consideran factores de protección.

Tabla 10
Exposición a aspectos psicosociales

ASPECTOS PSICOSOCIALES	Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario
Velocidad alta siempre, casi siempre o más de la mitad de la jornada	41,1%	54,8%
Plazos muy ajustados siempre, casi siempre o más de la mitad de la jornada	53,6%	59,3%
Trato con personas siempre, casi siempre o más de la mitad de la jornada	73,2%	82,4%
Trato con personas enfadadas siempre, casi siempre o más de la mitad de la jornada	46,4%	49,4%
Situaciones emocionalmente molestas siempre, casi siempre o más de la mitad de la jornada	28,5%	30,8%
Trabajar en el tiempo libre todos los días o varias veces a la semana	7,0%	12,0%
Conciliación del trabajo con los compromisos personales muy bien o bien	66,7%	69,6%
Apoyo de los compañeros siempre o casi siempre	49,2%	61,8%
Apoyo del jefe siempre o casi siempre	39,6%	67,9%

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

7. ACTIVIDADES PREVENTIVAS

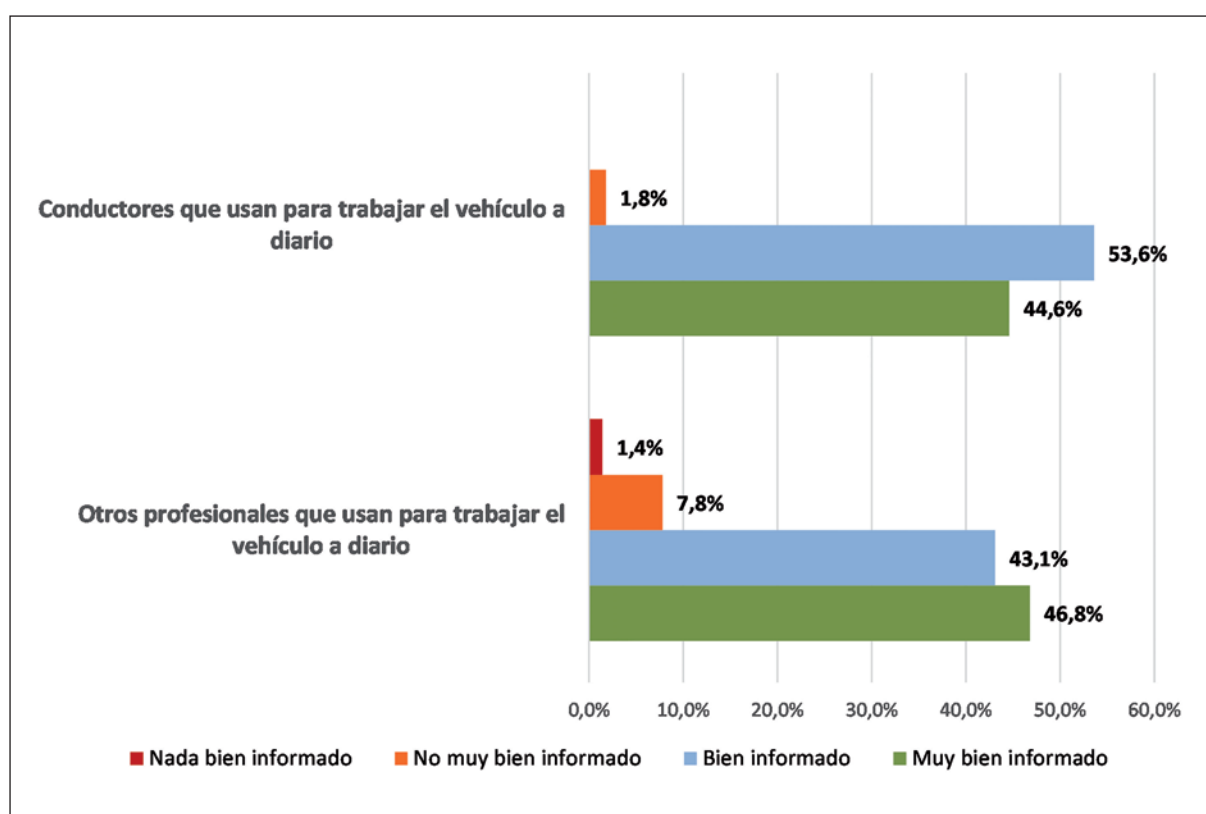
En la 6ª EWCS se indaga sobre la información y la formación que reciben los trabajadores en relación con sus tareas y riesgos, ya que estos aspectos son comunes en todos los países donde se efectúa la encuesta.

Sin embargo, otros aspectos relacionados con actividades preventivas básicas en el sistema de prevención español, como son la evaluación de riesgos, el plan de prevención, etc, no son investigados en el cuestionario. La información que se suministra no debe ser interpretada en ningún caso como una valoración del cumplimiento de las obligaciones de prevención con estos trabajadores ya que el diseño no se ha efectuado teniendo en cuenta este objetivo.

7.1. INFORMACIÓN SOBRE RIESGOS

Para valorar la percepción de los conductores sobre los riesgos a los que están expuestos se formuló la pregunta: **En relación con los riesgos para la salud y la seguridad relacionados con el desempeño de su trabajo, ¿en qué medida diría que está bien informado?**

Gráfico 28
Información sobre riesgos para la seguridad y la salud



Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

La proporción de trabajadores que se consideran bien o muy bien informados es abrumadora: así lo manifiesta el 98,2% de los conductores profesionales y el 89,9% de los otros profesionales que usan el vehículo a diario.

7.2. FORMACIÓN

En cuanto a la formación recibida, la pregunta utilizada en la encuesta fue la siguiente: **Durante los últimos 12 meses, ¿ha realizado alguno de los siguientes tipos de formación para mejorar sus habilidades?**

Tabla 11
Formación realizada en los últimos doce meses

FORMACIÓN REALIZADA en los últimos doce meses	Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario
Formación pagada por el empleador	25,0%	31,3%
Formación pagada por el propio trabajador	13,5%	14,7%
Formación en el puesto de trabajo impartida por supervisores, otros trabajadores	14,4%	21,2%
Otro tipo de formación	1,9%	12,9%
Ninguna formación	48,1%	27,6%

Base: Conductores n=52; Otros profesionales n=217

Prácticamente la mitad de los conductores profesionales no han recibido formación en los últimos doce meses. El porcentaje de otros profesionales sin formación es del 27,6%.

En el caso de haber recibido formación lo más frecuente es que sea pagada por el empleador (25% de los conductores y 31,3% de los otros profesionales). También es frecuente que la formación se reciba en el propio puesto de trabajo, así lo indican el 14,4% de los conductores profesionales y el 21,2% de los otros profesionales que usan el vehículo a diario.

BIBLIOGRAFÍA

- INSHT. "Encuesta Nacional de condiciones de trabajo. 2015. 6ª EWCS-España" (en línea) Agosto 2017. Disponible en la Web: <http://www.oect.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FICHAS%20DE%20PUBLICACIONES/EN%20CATALOGO/GENERALIDAD/ENCT%202015.pdf>
- INSHT. "NTP 439 El apoyo social" (en línea). 1997. Disponible en la Web: http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/401a500/ntp_439.pdf
- INSHT. "Efectos ergonómicos de las vibraciones" (en línea). Noviembre 2014. Disponible en Web: <http://www.insht.es/Ergonomia2/Contenidos/Promocionales/Ruido%20y%20Vibraciones/ficheros/DTE-AspectosErgonomicosRUIDOVIBRACIONES.pdf>
- OIT. "El ruido en el lugar de trabajo" (en línea). Disponible en Web: http://training.itcilo.it/actrav_cdrom2/es/osh/noise/noiseat.htm
- INSHT. "Análisis de la literatura científica en materia de trabajo y salud. Sector Transporte Terrestre de Mercancías" (en línea). 2010. Disponible en Web: <http://www.oect.es/Observatorio/Contenidos/InformesPropios/Desarrollados/DocCompletoTerrestre.pdf>



ET.151.1.18